

Arab Seafaring

EXPANDED EDITION



George F. Hourani

العرب والملاحه
في المحيط الهندي

نشر هذا الكتاب بالاشتراك

مع

مؤسسة فرانكلين للطباعة والنشر

القاهرة - نيويورك

مطابع دار الكتاب العربى بالقاهرة

العرب والملاحة في المحيط الهندي
في العصور القديمة وأوائل القرون الوسطى

تأليف

جورج فصولو حوزاف

ترجمه وزاد عليه

الدكتور السيد يعقوب بكر

الأستاذ المساعد بكلية الآداب ، جامعة القاهرة

راجعته وقدم له

الدكتور يحيى الخشاب

الأستاذ بكلية الآداب ، جامعة القاهرة

الناشر

مكتبة الأنجلو المصرية

هذه الترجمة مرخص بها وقد قامت مؤسسة فرانكلين
للطباعة والنشر بشراء حق الترجمة من صاحب هذا الحق

This is an authorized translation of "ARAB
SEAFARING IN THE INDIAN OCEAN" by George
Fadlo Hourani. Copyright, 1951, by Princeton
University Press. Published by Princeton University
Press, New Jersey.

محتويات الكتاب

صفحة	
١ - ١٣	تصدير بقلم الدكتور يحيى الحشاش
١٥ - ١٨	مقدمة المؤلف
١٩	ملاحظة
٢١ - ١٧٠	الفصل الأول : الطرق التجارية قبل الإسلام
٢٢ - ٢٧	ما قبل التاريخ ، والجغرافيا
٢٧ - ٤٢	الشرق قبل الإسكندر
٤٢ - ٥٣	الخليج الفارسي في العصرين الهلينستي والروماني
٥٣ - ٩٠	البحر الأحمر في العصرين الهلينستي والروماني
٩٠ - ١٠٨	الإمبراطوريتان الساسانية والبيزنطية
	ملحق : الملاحة المباشرة بين الخليج الفارسي
١٠٩ - ١١٥	والصين قبل الإسلام
١١٦ - ١٧٠	ملحق بقلم المترجم عن أوفير
١٧١ - ٢٣٨	الفصل الثاني : الطرق التجارية في عهد الخلافة
١٧٢ - ١٧٥	النتائج العامة للفتوحات الإسلامية

صفحة

العرب في البحر المتوسط	١٧٥ - ١٨٩
تجارة الفرس والعرب البحرية مع الشرق الأقصى	١٩٠ - ٢٢٨
شرق إفريقية وسواحل الجزيرة العربية	٢٢٨ - ٢٢٥
المصور المتأخرة	٢٢٨ - ٢٣٦
الفصل الثالث : السفن	٢٣٥ - ٣٠٦
ملاحظات عامة	٢٤٠ - ٢٤٢
الهيكل ومعداتها	٢٤٢ - ٢٦٣
الصواري والشرع	٢٦٣ - ٢٧٥
الملاحة والحياة في البحر	٢٧٥ - ٢٩٢
ملحق : أربع قصص بحرية	٢٩٢ - ٣٠٦
الخرائط وملاحظات عليها المترجم :	٣٠٧ - ٢٢٦
(١) الشرق القديم	٣٠٨ - ٣٠٩
(٢) الشرق الأوسط في المصور اليونانية -	
الرومانية	٣١٠ - ٣١١
(٣) الشرق الأوسط في القرن السادس الميلادي	٣١٢
(٤) الشرق الأوسط وشرق إفريقية	
في عصر العباسيين	٣١٤ - ٣١٧

صفحة

٣٢٣ - ٣١٨	(٥) الشرق الأقصى كم عرفه العرب في عصر الاممسيال
٣٢٤	(٦) المحيط الهندي انبوه
٣٢٦	(٧) مصر السفلى
٣٤٤ - ٣٢٧	اللوحات :
	(١) سفينة شراعية عربية حديثة في اعيط الهندي
	(٢) سفينة مصرية قديمة
	(٣) سفينة شراعية رومانية
	(٤) سفينة اجنّتا
	(٥) مركبان بيزنطيان لهما شراعان مثلثان
	(٦) مركب بيزنطي آخر ذو شراع مئاث
	(٧) سفينة الحررى
	(٨) قارب خفيف مشدود الألواح بالليف يستعمل قرب الشاطئ،
٣٤٦ - ٣٤٥	شكلاّن
٣٦٦ - ٣٤٧	المراجع (من اعداد المترجم)
٣٧٠ - ٣٦٧	تصويبات وإضافات

صفحة

٤١٥ - ٣٧١

٤١٠ - ٣٧١

٤١٣ - ٤١١

٤١٥ - ٤١٤

فهارس :

(أولا) الأعلام

(ثانيا) اللغة

(ثالثا) فهرس إفرنجي

تصدير

بقلم الدكتور يحيى الخشاب

(١)

هذا الكتاب « الملاحه امرية في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل القرون الوسطى » للأستاذ جورج حوراني يصور في آتم صورة ممكنة تاريخ الملاحه عند العرب حتى القرن الخامس عشر ، منذ كانت الملاحه في البحرين الأبيض والأحمر وفي الخليج الفارسي والمحيط الهندي بين العرب أو بين هذه الشعوب التي سكنت هذا الجزء من العالم الذي يعرف اليوم بالشرق الأوسط .

إنه يصور قدماء المصريين وهم يتجرون البحر الأحمر إلى بنت (الصومال) ويحدثنا عن القصة المصرية القديمة ، قصة هذا الملاح الذي نخطمت سفينته فألقت به الأمواج وحيدا في جزيرة تبعد عن طيبة مسعة شهرين ، وهناك لقي الثعبان العظيم الذي يرعى أنه أمر بنت وأن له السيطرة على التوابل وعلى الحيوانات في إفريقية . وهو يذكرنا بهذه المقوش في الدير البحري التي نقول بأن المملكة

حشيشسوت وقد اتمت بحمس سفن كبيرة في البحر إلى ناء . كما يحدنا
عن رمسيس الثالث الذي سير أساطيله إلى هذه البلاد ثم إلى شبه
جزيره سيناء .

ثم ينتقل المؤلف إلى الفيديقيين الذين انقل إليهم زمام البحر بعد
اضمحلال دولة الفراعمة . ويدكر ما جاء في التوراة بسفر الملوك الأول
« وعمل الملك سليمان سفنا في عصيون جابر التي بجانب أيلة على شاطئ ،
بحر سوف في أرض أدوم » ، ويتحقق هذا النص راجعا إلى النتائج التي
انتهت إليها أبحاث البعثة العلمية الأمريكية التي قامت بالحفائر بين سنتي
١٩٣٨ و ١٩٤٠ في منطقة عصيون جابر وهي أن هذه البلدة تقع بقل
الخليفة غرب العقبة ، وأن السفن التي سيرها سليمان كان يعمل بها
فينيقيون أرسلهم حيرام ملك صور .

(٢)

ويتبع المؤلف النشاط البحري في الجزيرة العربية فيحدثنا عن
نشاط سكان جرّها — وهي مدينة على ساحل الأحساء يسكنها
العرب — وكانوا يتجرون عن طريق القوفل مع جنوب الجزيرة —
أرض البخور — وربما كانوا يتجرون بحرا وبرا مع مدينة سلووية ،
القريبة من المدائن . ويحدثنا عن السفن العربية التي سميت ماداراتا ، وهي
في أنواع كلمة مدرعات العربية ، وكانت مشدودة الألواح بالليف .

وهو حين يذكر رواية اسطرابون عن السفن العربية التي لم تكن
معدة للحرب ، لأن العرب تخرج بعمون تتحاربهم ولا يتبنون للحرب
بركان أو نجرا . ردهم . من أن البط كانوا حافدا لروما أباه
اسطرابون وكان لهم نشاط في حرب البحار .

ثم بن عليه حمر كانت ذات نشاط ملاحى كبير في منتصف
القرن الأول الميلادى ، وكان الساحل اليمنى مزدحما بالسفن
والملاحين العرب وهم دائبون على أعمالهم البحرية مع بربريا والصومال
وبريجازا (فى الهند) وعمانة وفارس وغيرها .

وكذلك كانت عدن — بلاد العرب السعيدة — وكانت فى القديم
ميناء التبادل التجارى بين الهنود والمصريين ، ثم أصبحت مينا يانق
فيه التجار اليونان والرومان بكثرة حتى أقيمت بها كنيسة للنصارى .
وكان التجار العرب بقيمون أحيانا فى البلاد التى يحبو لهم العيس
فيها بعد الاتجار معها ، فأكسوم المستقلة أسسها مستوطنون من بلاد
العرب الجنوبية . وكانت الصلة بين بلاد العرب والصومال قديمة ،
وقد حكم الصومال وما وراءه أمراء من العرب ، كما كانت ريجاز
يحكمها سلطان عربى .

(٣)

وببل الإسلام أصاحت الطرق التجارية وشق الكثير منها من أجل

تبسّر الاتجار بين الأمم . فى القرن الثانى أثنى ، طريق من أية ،
على رأس خليج العقبة ، إلى دمشق مارًا بالبتراء ومصرى .
وفى مصر أصاح تراحن القناه القديمة التى كانت الرواسى ود
طمرتها ، وحفر وسمًا حديدًا عند طرفيها ليصلها بالنيل عمد « باليون ،
ولتاتقى بالبحر الأحمر .

وازدهرت البتراء فى القرن الثانى .

ويدكر الطبرى أن الأئمة كانت تسمى قبل الإسلام « فرج الهند »
فقد كانت الصلات التجارية بين هذا المياء والهند وثيقة .

(٤)

وفد أحسن المؤلف عرض فكرة البحر عند المسلمين . وقد بدأ بحبه
بملاحظة ما جاء فى القرآن الكريم عن البحر ، حاثًا الناس على العناية به
والتمتع بخبراته التى هى من نعم الله على الناس .

كانت فريس — وهى القليلة الشهامة التى استطاعت قبيل الإسلام
أن تسيطر على مكة وأن تجلب عنها فيلة حراقة — تشتغل بالتجارة ،
وكان لها بالحدشة ، عن طريق البحر الأحمر ، صلات تجارية هوية .
وفد أفد النبي عايه الصلاة والسلام مما كان بين الأحباش والعرب
فاشر على القلة المؤمنة التى فست اضطهاد فريس لها فى السنوات الأولى
للدعوة أن مهاجر إلى الحبشة . وهناك أحسن النجاشى استقبالهم وأمنهم .

ورفض تسليمهم إلى قريش حين الحث في طلبهم .

وقد استخدم المسلمون العرب المجريين وعمان ، على الساحل الشرقى ،
وسموا منهما عراب بحرية .

وحين اتسعت الدولة العربية ، أيام أمير المؤمنين عمر ، استولى
المسلمون على ساحلى ، الخليج الفارسى واسطر القادر إلى استخدام البحر
في سلاسل خمس جوانبهم - ولم يكن هذا غريبا على العرب . « فإن
مركب يركب مركب ، لا يركب جملا إما للتجارة وإما لطلب الغنيمة » .
وقد اختلف رأى الحكام المسلمين حين أصبح القارات المجرية
أمرا لا مفر منه . فقد كان عمر حريصا على ألا يركب العرب ،
حكس ، البحر ، فلم يجز ركوب البحر إلا لرد عدوان الأحباش على
الشواطىء العربية .

وكان معاوية ، وهو من بنى أمية الدين أثروا من التجارة ثراء عظيم ،
مسالا إلى استخدام البحر في توسيع الدولة الإسلامية . ولكنه لقي
معارضة شديدة من عمر فها ولى عثمان الخلافة ، وكان ميالا إلى معاوية ،
استجاب لرغبته ، وأتاح له أن يذهب بحرا لغزو قبرص . وامتد هذا
استطلاع الأمويون أن ينتصروا بحرا في موقعة دات الصواري ، ثم
هدد العرب صقلية والقسطنطينية بأسطولهم . فها أصبح معاوية خليفة
للمسلمين أقام صناعة السفن فنقل العمال الفرس المقيمين في أنطاكية

وحص وعلبك إلى صور وعكا وغيرها من الموانئ ، وهكذا نجح معاوية في إحلال المسلمين محل الفينيقيين في صناعة السفن . وكما أفاد معاوية من أهل الشام في بناء السفن فكذلك أفاد من المصريين للعمل في هذه السفن كمحارة ومنباط ، كما أسهم أهل الخبرة منهم في بنائها .

(٥)

وإذا كان تراجان قد حاول أن يربط البحرين الأحمر والأبيض عن طريق قناة تربط بين البحر الأحمر والنيل فإن عمرو بن العاص لم يكبد يتم دراسة الأحوال في مصر بعد فتحها حتى اقترح على معاوية شق قناة من بحيرة التمساح إلى البحر المتوسط شمالا . ولكن خشى أن يكون في شق القناة تمكين لقوات بيزنطة من الإغارة على مكة والمدينة واحتطاف الحجاج . وهذا هو السبب نفسه الذي حال دون تنفيذ هذه الفكرة أيام هرون الرشيد .

وكانت هذه المخاوف معقولة في ذلك الوقت ولم يكن فيها حرج إلى الخيال فإن الصليبيين حين احتلوا أيلة على خليج العقبة في القرن الثاني عشر شن رينودي شاتيون Renard de Chutillon عره كهذه سنة ١١٨٣ .

(٦)

ولم تكن العناية بالبحر فاصرة على الحكام وحدهم لكي تستخدم

السفن في أعراض حربية أو دعوة عن السواحل الطويلة التي تحد
الإمبراطورية الإسلامية . فقد عني التجار أيضا بالسفن واستعانوا
بمواخذة والبائنية ممن عرفوا مسالك البحر وخبروا أجواءه وأبوابه .
وقد عرف العرب الأيام التي تهب فيها الرياح الموسمية وحددوا
الأوقات الملائمة لسر السفن في محيط الهندي . ويذكر المسمودي أن
الملاحين العرب كانوا يستعملون في أسفارهم دليل بحري سموه راهنامة
(هرن) ، وقد ارتحل المسمودي بحرا مع جماعة من التجار وهو يقول :
« وصاحبت مشايخ فيه (في المحيط الهندي) ولدوا ونشأوا من
ربيع وأشامة ووكلاء وتجار ورأيت معهم دوت في ذلك يتدارسونها
ويعملون عليها ويعملون بما فيها » .

وكان للتجار المسلمين من الشأن في بلاد الصين ما أتاح لهم أن
يطفروا من ملك الصين بنى بحاله حلافاتهم القابولية على وص منهم .

(٧)

وفي القرن العاشر اضطربت الأحوال في الدولة العباسية وبدأ يبدو
جبا أثر تقطيع هذه الدولة إلى دويلات وأحد مراكز الخليفة العباسي
تتخرج وأصبحت السياسة العليا في الدولة بغير موجه ، وصادف هذا حدوث
ثوره في الصين حين حاصر هوانج نشاو مدينة كانتون وقتل من التجار
العرب وغيرهم ما لا يقل عن مائة وعشرين ألفا ، وتبع ذلك ظلم فادح

للتجار فآزموهم ما لا يجب عليهم وغلبوهم على أموالهم واستجاروا ما لم
يجز الرسم به قديماً في شيء من أفعالهم .
وكانت موانئ البحر الأحمر المصرية من العوامل الرئيسية في تسير
الملاحة بين البلاد العربية والهند والصين طوال قرون عديدة ، مما سبب
زعامة العرب في المحيط الهندي . ولكن الغرب في القرن الخامس عشر
بدأ يتيقظ وبلغت إلى الكشف عن البلاد المجهولة وراء البحار .
واستعان فاسكو داجاما سنة ١٤٩٨ بمُرشد من أكثر أهل زمانه علماً
بالبحر ، قد اشتهر بدليل له كان البحارة يستعينون به في رحلاتهم .
هذا المرشد هو شهاب الدين أحمد بن ماجد الذي أعان سفين البرتغال على
أن تمخر في سلام المحيط الهندي ، وكما يقول المؤلف : « وهكذا قضى
عرب على زعامة العرب في هذا المحيط » .

(٨)

المؤلف

والمؤلف ، الأستاذ جورج فضلو حوراني ، عالم أمريكي جمع بين
الثقافتين الشرقية والغربية . فقد أتاح له أصله العربي أن يحيد اللغة
العربية وآدابها وأن يفيد من المصادر التي كتبت بهذه اللغة الفائدة
المرحوة في البحث العلمي الدقيق الذي اضطلع به ، وأتاح له ثقافته

العربية أن يطالع على كتب التاريخ القديم وعلى أبحاث المستشرقين مما كان له أن يحقق الأعلام التي وردت في المصوص العربية وأن يقارن بين ما جاء في هذه الكتب وبين ما ذكره المؤرخون اليونان وغيرهم ممن تناولوا هذا الموضوع .

على أن الأستاذ حوراني يرجع إلى مصادر عربية مؤلفة بسيرة ، إلى ما يرجع إلى هذه الكتب الصعبة التي سماح لي الشكر من الجهد ومريد من المعرفة لكي تفهم وبفاد منها على الوجه العلمي الصحيح . جمع لي كتب المكتبة الجغرافية العربية التي تعد المصدر الأول في هذا المبحث فتأحت له ثقافته الواسعة واستمداده المصير والروية والأداء في البحث أن يخرج بهذه النتائج الباهرة التي تنجلي في كل صفحة من صفحات بحثه القيم .

وقد تحمل الأستاذ في بحثه مشقة دامت سنوات ، وأظن أنه ستتحمل هذه المشقة سنوات طويلة أخرى . بدأ بحثه هذا كرسالة للدكتوراه بجامعة برنستون سنة ١٩٣٨ ثم بالدرجة التي انتفاها من هذه الجامعة . ولم يكد يفرغ من هذا حتى عوده الحنين إلى إعداده المطر في هذه الرسالة ، وأخذ يستريد من القراءة ويطلب المبحث والفكر فيها يقرأ حتى كان هذا الكتاب القيم الذي فرغ منه سنة ١٩٥١ ، ولعله يقرأ في الموضوع نفسه اليوم لكي يضيف إلى مؤلفه نواحي جديدة من البحث

في الحياة الاقتصادية وفي الحياة السياسية الدولية اللذين لم يتعد إلى درسيهما في كتابه الذي يخرج إلى الناس باللغة العربية اليوم .

وتشير أبت N. Abbott ^(١) إلى أبحاث ثلاثة ظهرت حديثاً عن الملاحة العربية . أولها هذا الكتاب الذي تقدم له ، كتاب الأستاذ حوراني ، والثاني كتاب Muslim Sea-Power in the Eastern Mediterranean

from the 7th to the 10th Century A. D. , London 1959 وقد ألفه الدكتور علي محمد فهمي . والثالث كتاب ^(٢) Naval Power and Trade

in the Mediterranean, A.D. 500 - 1000 وقد ألفه الأستاذ أرشيبالد لويس . وقد أخذت « أبت » على حوراني أنه لا يزال يأخذ بنظرية برين Pirenne التي أصبحت بالية ، والتي تقول إن الدولة الإسلامية قد فصّلت بين دول البحر الأبيض المتوسط وبين المسلمين . وقد تناول الأستاذ المترجم الدكتور السيد يعقوب نكار هذا في تعيقاته القسمة على الترجمة . وتذكر أبت أن هذه الكتب الثلاثة يكمل بعضها بعضاً ، وأنها ستكون أساساً قويّاً لأبحاث جديدة مؤكدة عن الملاحة العربية في القرون الوسطى .

(١) Journal of Near Eastern Studies, Vol. 12 (January - October, 1953), p. 140 - 142.

(٢) ترجمته مؤسسة فرانكس وبنهر قريباً . ترجمة الأستاذ أحمد عيسى ومراجعة الأستاذ محمد شبيب عربال .

(٩)

المترجم

ومترجم هذا الكتاب الدكتور السيد يعقوب بكر من العلماء
المصريين الذين أنعموا دراساتهم في جامعة القاهرة ، حيث حصل بامتياز
على الدبلوم من قسم اللغة العربية واللغات الشرقية ، ثم حصل على دبلوم
معهد الدراسات الشرقية من هذه الجامعة بدرجة جيد جدا ، وأوفد
في بعثة إلى جامعة لندن ليتخصص في اللغات السامية وأدائها فحصل
على درجة الدكتوراه فيها ، وعود إلى مصر حيث عهد إليه بالتدريس
في الجامعة . وأشهد أنني لم أراجع ترجمته هذه على أنها ترجمة حرفية
لكتاب من الكتب بل كنت أراجع وأقرأ بحثا لعامة بشارك المؤلف
في كثير ويخالفه في كثير أيضا وسمعت آراءه في المحوامش ، كما تفسر
ما يحتاج إلى تفسير مما يدير للقارىء العربي تتبع الموضوع . فهو بهذا
قد استغرق في البحث استغراقا لا يقل عن المؤلف نفسه . وأشهد أنه
مرا كل ما استطاع أن يصل إليه من المراجع التي رجع إليها المؤلف .
وسبهد على الجهد الذي بذله المترجم ، وعلى التعمق في بحث الموضوع
الذي كتب فيه البحث ، أنه أضاف ، عدا الملاحظات القيمة التي ملأت
كثيرا من المحوامش ، فصلا ضافيا عن (أوفر) الحقبة بالترجمة بعد

الفصل الأول . فقد أثر أن يوضح موقع هذه المدينة أو المنطقة وأن يستعرض آراء الكتاب فيها ، فبين أن الأستاذ حوراني قد ساير المطرية القديمة التي تحمها بالهند ، وعرض إلى الرأي بأنها في روديسيا الجنوبية حيث مهاجم الذهب ، ثم أشار إلى رأي جلازر (Glaser) القائل بأنها في منطقة الخليج الفارسي ، وانتهى إلى أنها في الركن الجنوبي الغربي من الجزيرة العربية . وهذا مثل من دفة الترجمة ومن عنايته بموضوع الكتاب وحرصه على أن تكون الترجمة العربية ممثلة لسفر جامع في الموضوع بقدر ما يستطيع وهذا كله مع عدم المساس بنص الكتاب نفسه . وله الفضل أيضا في أنه ديل الكتاب بقائمة تشمل المراجع التي أشار إليها المؤلف في غضون الكتاب ، والتي أشار إليها هو (أي المترجم) في تعليقاته .

* * *

حين تفضل صديقي الأستاذ حسن العروسي فطاب مني فراه هذا الكتاب لم أتردد في أن أطاب إليه أن يعمل على ترجمته إلى اللغة العربية ونشره في العالم العربي . فهو كتاب يتناول ناحية من أهم النواحي الحضارية في حياة العرب في العصور الوسطى ، ناحية تعاون فيها الحكام والتجار والعلماء جميعا فرفعوا راية العرب في المحيط الهندي وعلى موانئ الهند والصين وبلاد إفريقيا . وهو يؤيد الحقيقة التي يح

ان تشر من الناس وهي ان رماه البحر كان في يد العرب حتى القرن
الخامس عشر الميلادي . وان ا. ب. حين بدأ يتطالع إلى معرفة ما وراء
المحار . استطاع أن يحول المحار لا بمعونة من مرشد عربي هو شهاب
الدين أحمد بن محمد وهو الذي امن قسكو دا جاما على أول رحلة له
في شيبه الممدى . وكما نحن في حجة إلى شير ما يذكركنا بماضينا المجيد
ليجده . إلى التطالع إلى مستقبل يتفق مع عهد ماضينا ويفرجه . في هذا
الحسن عهد من العوازل الحافزة الدافعة .

وربنا فهذا كتاب من خير الكتب التي تضم اليوم إلى
المكتبة العربية .

صدر في أبريل ١٩٥٨

مقدمة

إن تاريخ الملاحة العربية موسوع واسع في المكان والزمان ،
عبرت أحراراً منه في حداثته آمراء من أقاليم والمصور القديمة .
والغرض من هذا الكتاب أن يكون عرضاً عاماً متصلاً لحوالي ربع
ألف سنة . وهذا يعبر في المكان على المياه الشرقية ، ولكن ألب
بسماء ، وقصر ، والبحر المتوسط الذي كان مجالاً للملاحين العرب منذ بدء
الإسلام . وهذا التقسيم إلى البحر المتوسط والمحيط الهندي له ما يبرره
في الفروع العديدة التي كانت بينهما وكذلك بين البلاد التي تحدهما
في المصور القديمة ، ولأحوال الجغرافية ، والعلاقات بسائر الشعوب ،
وأشكال السفن ، وطرق الملاحة ، كانت كلها مختلفة . أما الزمان فقد
أخذت منه المصور المتقدمة ، فالعرض الماريني في الفصائل الأولين يمتد
حتى سنة ١٠٠٠ هـ أو نحوها ، وإن كان الفصل الثالث يمتد إلى ما وراء
ذلك ببضعة قرون .

وهذا الكتاب تاريخ للطرف المجاري في المحيط الهندي والسفن التي
سألكها . ولكنه ليس تاريخاً اقتصادياً ، فهو لا يذكر السلع التي
كانت تحملها السفن إلا عرضاً . بل إنني أفلتت في دراسة تاريخ الملاحة

من الاندفاع بالحقائق المعروفة عن الاتصال التجاري بين الشعوب المختلفة . وذلك لأن هذه الأدلة التجارية ، إذا نظرنا إليها وحدها ، لا تطعننا فيما يتعلق بموضوعنا على أكثر من مجرد وجود الملاحة . فإذ علمنا أنه كانت في بابل سلع هندية تنتمي إلى عصر معين ، كان ذلك حبرا ، والسكتنا مع ذلك نريد أن نعرف أكان الهنود أو البابليون أو سبب يصل ما بينهما كمرب عمان هم الذين نقاوها إلى بابل . والكتاب أيضا ليس تاريخي « للملاحة » في معناها الفني ، فإن هذا موضوع لا أساس قياده إلا للملاح خير .

هذه هي الحدود الأساسية التي فرضتها على مادة كتابي ومهجه لسبب أو آخر . ولكن الكتاب يتجاوز في إحدى المواحي نطاق الموضوع الذي يوحى به عنوانه . فقد حثت في التاريخ البحري لشعوب أخرى غير العرب ، لأظهر الأساس التاريخي لجهود العرب والطروف التي أحاطت بها ، ولأنه يصعب أحيانا رسم حد قائل بين الشعوب متى ركبت البحر واحتطت في الموانئ ، بعضها يعض .

وقد بدأ هذا الكتاب رسالة دكتوراه لجامعة برينستون فيما بين ١٩٣٨ و ١٩٣٩ ، وكان عنوانها « الملاحة العربية في المحيط الهندي في القرنين التاسع والعاشر Arab Navigation in the Indian Ocean in the Ninth and Tenth Centuries » . وأنا مدين بالفضل الأول

لمشوره الحكيمه التي كمت انتقاها في برستون من الأستاذ فيليب
حورى حتى Philip R. Holt ، والأستاذ هارولد هـ . بدر Harold H. Bender
— واتوا مع أن الأستاذ حتى هو الذي اقترح عليّ أولاً الملاحه
العربية موضوعا تتطلب البحث . وقد أعدت كتابة تلك الرسالة
وتوسعت فيها لتكون هذا الكتاب . وقد شغلت بذلك خلال إجازات
فصيتها في القدس ، حيث أتاح لي مدير المتحف الأثري الفلسطيني
Palestine Archaeological Museum وموظفو مكتبته كل التسهيلات
الممكنة . وأنا مدين بالشيء الكثير للاقتراحات والانتقادات التي تفضل
عليّ بها علماء وأصدقاء آخرون ، أرجو أن يرضوا بما أجمله هنا من
تقدير : وأنا مدين أيضا بالكثير لبحوث المستر آلان فليرز Alan Villiers ،
والفقيه الأستاذ جابريل فران Gabriel Ferrand ، والفقيه المستر
جيمس هورنل James Hornell ، وغيرهم ممن ذكرت كتاباتهم
في الموامس . وأشكر أيضا المؤلفين أو الناشرين الذين سمحوا لي بالنقل
عن كتب يحتفظون بحقوقها . وأحب أيضا أن أشكر رئيس تحرير مجله
الجمعية الآسيوية الملكية Journal of the Royal Asiatic Society ،
السماحه لطبع ملحق الفصل الأول من جديد ، وكانت أجزاء منه قد
وردت في مقالة بشرتها المجله في ديسمبر ١٩٤٧ .

وأنا مدين بصور الكتاب للمسترا . ج . فليرز A. J. Villiers .

فقد سمح لي باستعمال صورتيه المنشورتين في اللوحتين الأولى والثامنة ؛
ولمدير المكتبة الوطنية بباريس *Bibliothèque Nationale* ، فقد أتاح
صور اللوحات الخامسة والسادسة والسابعة وسمح لي بنقلها ؛ ولمدير
المتحف الأثري الفلسطيني ، فقد سمح بنقل صورتى اللوحتين الثمانية
والثالثة عن كتابين في مكتبة المتحف ؛ ولناشرى هذين الكتابين
وهما دار النشر الرسمية البريطانية *H. M. Stationery Office* وب *P. Payot*
؛ ولطبعة جامعة أكسفورد *Oxford University Press* ،
فقد سمحت بتصوير اللوحة الرابعة ؛ وللمطبعة نفسها ، وسمو الأمر نظام
حيدر آباد للسماح بنقل هذه اللوحة .

وإني مدين بالشكر للقائمين على مطبعة جامعة برستون لصبرهم
على إعداد النص والخرائط والصور .

وأشكر أخيراً والذى لما أتاحها لى من فرصة الدراسة فى برستون ،
وزوجى لما دأبت عليه من تشجيعى على إتمام هذا الكتاب ما

ج . ف . مورانى

آره آربرور *Ann Arbor*

أغسطس ١٩٥٠

ملاحظة

تكتب عناوين الكتب والمقالات كاملة عند ذكرها لأول مرة .
(ملاحظة للمترجم : حمل المؤلف هوامش الكتاب ومسألة
الأروم . ولهذا زمر إلى هوامشها ببجمة أو أكثر (على حسب العدد)
غير أنها عن هوامش المؤلف) .

أورد المؤلف هنا الملاحظات أخرى لا حاجة لذكرها مرة ثانية لها .
(المترجم)

الفصل الأول

الطرق التجارية قبل الإسلام

كَانَ خُذُوجَ الْمَالِكِيَّةِ غُدُوءَ حُلَايَافِينَ بِالنَّوَاصِبِ مِنْ دَدٍ
عَدُوًّا لِيَّةٍ أَوْ مِنْ سَفِينِ ابْنِ يَامِنْ يَحُورُ بِهَا الْمَلَّاحُ طُورًا وَيَهْتَدِي

* لا « بالنواصيف » كما في الأصل الإنجليزي . (المترجم) .

** اخذوج جمع خذاج وهو مركب من مراكب الفناء . والمالكية مذبوبة إلى ملك بن سعد بن صبيمة . والحلايا جمع خلية ، وهي السفينة العظيمة . والنواصب جمع ناصفة . وهي الزحبة الواسعة يكون في الوادي . ودد موضع . وفي البيت تقديم وتأخر ، والتقدير كان خذوج المالكية غدوة بالنواصب من دد حلايا سفين . (المترجم عن شرح الفوائد العشر للتبريزي)

*** عدولية نسبة إلى عدوكي ، ويقول عنها ما قوت في معجم البلدان (من فستفيلد Wüstenfeld ، ج ٣ ، ص ٦٣٣) إنها قرية بالبحرين ، ولكن أهلها Adalla كما يرى س . فرنكل S. Fränkel (في كتابه المذكور في هامش ٤ : ص ٢١٤ والهامش الأول فيها) ، وقد ناب عنه المؤلف في ترجمته الإنجليزية التي أوردتها للأبيات الثلاثة . وأدولس مباءة تحاري على ساحل الحبشة قديما ، لعب دورا كبيرا في القرون الأولى بعد المسيح . وفي شرح التبريزي أن ابن يامن ملاح من أهل بحر أوتاجر ، وبحوره أي يمدل بها ويميل ، ويهتدي : ينصلي للقصد . (المترجم)

يَشُقُّ حَبَابَ الْمَاءِ حَيْرُومَهَا بِهَا كَمَا قَسَمَ التُّرْبَ الْمُقَابِلُ بِالْيَدِ

مطابقة ضرفة ، الأبيات ٣ — ٥

ما قبل التاريخ ، والجغرافيا

كان العرب^(١) ، قبل بزوغ التاريخ بوقت طويل ، كغيرهم من الأمم ،

* لا « المقائل » كما في الأصل الإنخدرى . (المرحوم)

** حباب الماء ضرائفه . والحيروم لصدر . والمقابل الذى يلعب لعبة نصيبين
الأعراب ، يقال لها أفيال أو المقابلة ، وهى تراب يكومونه أو رمل ، ثم نخشون
فيه حبيثا . ثم يشق المقابل تلك الحكومة بيده ويقسمها قسمين ، ثم يقول : فى أى
أخانى خائب ، حين أصاب ضرروا إن أخنأ خسر . (المرحوم عن تهميرى)

(١) معنى « العربى » Arab فى هذا الكتاب كل من يتكلم العربية ،
و « الفارسى » Persian كل من يتكلم فارسية ؛ ومعنى « an Arabian » من
يسكن بلاد العرب ، والإيراني Iranian من سكن إيران . وفى أخاهية كان العرب
جميعاً السكون الخريبة العربية ، عدا خمسة قبائل فى بحر « مصر » بين سيل و بحر
الأحمر ؛ وكان كل سكان الخريبة عرباً ، إذ عددها الخيرية وغيرها من اللهجات
العربية الجنوبية فروغا من العربية . أما بعد فتوح إسلامية بين سكن إيران
الذى يتكلم العربية قد يسمى عربياً أو إيرانياً ؛ والفارسى هو من حل على الإسلام
بالفارسية . ولكننا لا نعرف دائماً اللغة التى كان يتكلمها الناس فى بلادهم ، فبلاد
فى «س» الحالات من الردد فى استعمال هذه اللغة أو تلك .

(المترجم : الخيرية هى الاسم الذى أطلقه العرب على اللغة العربية الجنوبية
أقدمية ، وكانت تشمل على لهجات مختلفة ، منها المعينية والسنية . فعلى المؤلف
يقصد بقوله « الخيرية وغيرها من اللهجات العربية الجنوبية » : الخيرية وغيرها من
اللهجات العربية الحديثة .)

يصنعون القوارب من الجلود أو حذوع الأشجار المخوفة أو أية مادة أخرى ملائمة ، ويمخرون الماء الهائلة بالمخداف الصغير *paddle* أو المردي . فذهبوا في البحر لصيد السمك ، وبدأوا القوص طلباً للؤلؤ ، وربما تعموا أيضاً السهل فحادثت الكهنة *oars* . وقد تطورت الملاحة في معناها الصحيح عن هذه الأعمال الساذجة ، عندما قدم الإنسان على التوغل في البحر . ولكن لا ينبغي هذا الكتاب ذلك التطور المصنوع للمعنى البدائية . موضوعنا يبدأ عندما أوفد العرب الأوائل صابرا وشراء ، ووكلوا أمرهم إلى الرياح في البحر العرامس وإلى رحمة آلهتهم . وقد حدث هذا أيضاً قبل التاريخ . فمجن لا نعرف طبيعة سفنهم الشراعية الأولى إلا ثلثنا . والراجع أن ألواح هياكلها لم تكن تثبت بالسامير بل تشد بخيوط من ليف ؛ ومن الممكن أن الشرع كانت مربعة ولم تكن ممتدة بين مقدم السفينة ومؤخرها كما كانت في العصور التاريخية ، ولكن هذا بعيد عن اليقين^(٢) .

وكان الموقع الجغرافي ، في نواح عدة معينة ، يساعد على تطور الملاحة من شواطئ الجزيرة العربية . فهي تتمد من ثلاث جهات بخط ساحلي

(٢) انظر الفصل الثالث . وارجع في لسان بدنية إلى ج . هورنل J. Hornell في كتابه *Water Transport : Origins and Early Evolution* ، كبريدج ، ١٩٤٦) ، ونجده *Sea-trade in early times* في *Antiquity* ، ١٥ (١٩٤١) ، ص ٢٣٤ — ٢٥٦ .

بالغ الطول ، يدور من خليج السويس إلى رأس الخليج الفارسي . وتمتد بالقرب من هذه السواحل أخصب بقاع الجزيرة ، وهي اليمن وحضرموت وعمان ؛ ولم يكن الاتصال بينها بحراً أشد هولاً من عبور الصحاري والحبال التي تفصل بينها برّاً . وكانت التجارة مع البلاد المجاورة تجد حافزاً إلى الغرب في الشواطئ الطويلة التي يتميز بها شمال إفريقية الشرق ، وحافزاً إلى الشمال الشرقي في شواطئ إيران الجديدة ، وهذه الشواطئ وتلك تمتد محاذية للشاطئ العربي غير بعيدة عنه ، وتدنو منه كثيراً عند نهايتيه البعيدتين ؛ فتهيأ للغرب الاتصال عبر المياه المغلقة في البحر الأحمر والخليج الفارسي بمركزين من أقدم مراكز الثروة والحضارة في العالم ، هما مصر وإيران ، فضلاً عن أرض الجزيرة Mesopotamia ، التي كان يمكنهم بلوغها بحراً أو براً . وكان من اليسير عليهم عبور البحر إلى شرق إفريقية في الجنوب الغربي والسير سفنهم على ساحله بحثاً عن سلع المناطق الاستوائية ؛ وكان شاطئ إيران شرقاً يؤدي إلى الهند — وكانت الرياح الموسمية معواناً في آحر الأمر على الرحلة إلى إفريقية والهند معاً . والأهم من هذا كله أن البحر الأحمر والخليج الفارسي ، يكملهما النيل والفرات ودجلة ، ممران طبيعيان للملاحة بين حوض البحر المتوسط وشرق آسيا ، فكان العرب يطلون من كلا جانبي جزيرتهم على طريقين من الطرق التجارية الكبيرة في العالم .

ولكن لا يمكن الاندفاع اندفاعاً كاملاً بمزايا هذا الموقع الجغرافى إلا بعد التغلب على صعاب معينة . فالجزيرة العربية لا تنتج ولم تنتج أبداً الخشب الصالح لبناء السفن القوية . وهى لا تشتمل أيضاً على الحديد لندق السفن بالسامير . كما أنها ليست على مقربة من أى بلد يسجه . وليست فيها أنهار صالحة للملاحة . وما فيها من الموانئ ، الممتازة قليل . وكان البحر الأحمر ، الذى يمتد نحو ٢٠٠٠ ميل ، بفصل فى العصور القديمة بين مصر والجنوب العربى من الجزيرة العربية أكثر مما يقرب بينهما . وكان المصب الشمالى من هذا البحر خاصة ينطوى على عقبات كأداء . فعلى جانبيه صحراء لا ماء فيها تمتد مئات من الأميال . والشعاب المرحلية الضخمة تحمى كلا الساحلين . وتمتد فى بعض المواضع بعيداً فى البحر ؛ فكان تلاقى الاصطدام بها يتطلب معرفة وحنكة عظيمتين . وكانت الحزير المرجانية تعين على القرصة ، التى كان البدو الجياع على كلا الجانبين يميلون إليها أشد الميل ، ويمدون بها امتداداً بسيطاً لغاراتهم فى الصحراء . وكان البحر خالياً من الموانئ ، الصالحة أو يكاد ، فلم يتوافر المأجراً الأمن من أخطار العواصف أو القراصنة . وكانت الملاحة شمالاً صعبة بوجه خاص على الملاحين الأوائل ، لأن الرياح الشمالية كانت تهب جنوباً على هذا الجانب من البحر طوال العام^(٣) . فأقام العرب طرقاً

(٣) دائرة المعارف البريطانية Encyclopaedia Britannica ، صبعة الرابعة - -

والملاحة . بل إن المواد اللازمة ل بناء السفن القوية كان لابد من جلبها من الهند^(٥) .

الشرق قبل الإسكندر

لا يعرف شيء ، عن نشاط العرب في الملاحة قبل الفتح الهادئ للشرق الأدنى . ولكن شعور أخرى تركت أثرا عن رحلاتها في المياه العربية قبل ذلك برمن طويل . وفيما يلي عرض وجيز لهذه الرحلات يدل على أن سواحل الجزيرة العربية كانت في جميع العصور التاريخية على اتصال بالبلاد الأخرى بحرا .

فالنقوش السومرية والآكادية التي ترجع إلى الألف الثالث قبل الميلاد تتحدث عن صلات بحرية بين أرض الجزيرة وبلاد دلمون Dilmun ، وماجن Magan ، وماخ Melukkhah . ولعل دلمون هي جزيرة البحرين . وماجن هي عمان باتفاق الآراء الآن عامة . ويقال إنها كانت تشتمل على الخشب والنحاس ، وفي نقش من لجش Lagash ترجع

(٥) انظر الفصل الثالث ، ص ٢٤٢ وما بعدها .

٥ أكاد Akkad هي الجزء الشمالي من أرس ماين الحديثة . وسومر Sumer جزيرة الجنوبي . (المترجم)

** حش من أقدم المدن سومرية وأهمها ونجومها كانتها الآن في الخليج

(١ : ٢٠)

إلى عهد شُلْجِي Shulgi (حوالي ٢٠٥٠) ذكر « لبناني السفن في ماحن ». وتذكر النقوش ملخا مع ماجن عادة ، ولكن لم يمكن بعد تعيين مكان ملخا في ذلك الوقت على وجه أكثر تحديداً^(٦) .

* شلجي أو دنجي Dungi من ملوك أسرة أور Ur الثالثة ، اعتلى العرش عام ٢٤٥٦ ، وامتد حكمه ٥٨ سنة (The Cambridge Ancient History ، ١ ، ص ٤٣٧) . وهو أول من سمي نفسه « ملك سومر وأكاد » (هـ . ر . هول H.R. Hall The Ancient History of the Near East ، المجلد ١ ، الصفحة العاشرة ، لندن ١٩٤٧ ، ص ١٩٠) . (المترجم)

** يرى س . هـ . لانجدون

S.H. Langdon (The Cambridge Ancient History ، ١ ، ص ٤١٥ — ٤١٦) أن ماحن ربما كانت المنطقة التي تسمى الآن الأحساء ، وأن الاسم ماحن (وهو مركب من الكلمة السومرية ما mā « سفينة ») يدل على أن أهل تلك البلاد كانوا رجال بحر . ويقول لانجدون أصا إن ملخا كانت تدل في الأصل على عمان والخاب لغري من الخليج الفارسي ، ولكنها أصبحت تدل في العصور المتأخرة على إثيوبيا .

وثمة رأي يقول إن ماجن هي سبأ ، أشار إليه هول (C.A.H. ، ١ ، ص ٢٦٢) .

وقد ورد ذكر ماحن في نقوش الملوك السومريين والأكاديين في غيرها ف . ثيرو — دانغان Dangan F. Thureau في كتابه Die sumerischen

und akkadischen Königsinschriften (البرج ، ١٩٠٧) (Vorderasiatische Bibliothek. I. Band. Abteilung I.) ، ص ٦٦ و ٧٢ و ٧٦ و ٧٨ و ١٠٤ و ١٦٤ و ١٦٦ . وورد ذكر ماجا في الكتاب نفسه (ص ٧٠ و ٧٨ و ١٠٤ و ١٠٦ و ١٣٤) . وورد ذكر تلمون Tilmun (بالتاء بدلا من الدال) مرة واحدة ، في ص ٧٨ . (المترجم)

(٦) انظر عن ماحن هـ . بيك H. Peake The copper mountain of Magan

وعلى احاط الغربى من الجزيرة العربية ، كانت السفن المصرية

= في مجلة Antiquity ، عدد مارس (١٩٢٨) ، ص ٥٢—٥٧ ؛ وهو راجع
 والحاجة نفسها ، العدد ١٥ (١٩٤١) ، (ترجمه : ص ٢٣٨ و ٢٣٩) . ويقول
 واسون ، ص ٢٧ ، ان ماجن ربي كان سبوردا الحث من الهند اتصدرة من حديد .
 وادو أنماض السفن من عروبها أرض الجزيرة ، وهي تسمى مهيكل نفوس ومقدمة
 ومؤخرة عيسى . كذلك كما ان عمودين ، في من نصري قبل عهد الأسرات ،
 وذلك على ، المقبرة ، مونة في هيراكونبوليس Hieraconpolis وعلى مدس
 كين في جبل مري . ص ٢٧ . ميركهورت H. Frankfort في بحثه
 American The origin of monumental architecture in Egypt
 Journal of Semitic Languages and Literatures ، العدد ٥٨ (١٩٤١) .
 ص ٣٢٩ — ٣٥٨ ؛ و ه . ج . كانتور H. J. Kantor في بحثه The final
 phase of predynastic culture Journal of Near Eastern Studies
 العدد الثالث (١٩٤٤) ، ص ١١٠ — ١٣٦ . ويرى ميركهورت (المبرمج : في
 ص ٣٥٨) أن تأثير أرض الجزيرة ربي مع هيراكونبوليس من أرض الجزيرة نفسها
 عن طريق وادي الخمامات والبحر الأحمر ، أو من بلاد ما على سواحل إيران أو الجزيرة
 العربية مصمم مصفاة أرض الجزيرة . ولكن الأدلة على ذلك ضعيفة . وأما أشك
 في حدوث مثل هذه الرحلات في الألف الرابع . ولكن أن يكون علم أنماض السفن
 في أرض الجزيرة قد جاء أيضا عن طريق سوريا .

(المبرمج : كوشف . و . جرين F.W. Green « الجزيرة المله » ص ١٨٩٩
 (كانتور ، ص ١١١) . وهيراكونبوليس هي نفخ Nekhen التي كان
 فيه فيها ملوك امميد قبل عهد الأسر . وتقوم مكانها الآن قرية الكوم الأحمر
 إلى الشمال الغربي من إدمو بنحو ١٨ كم . أما سكن جبل مري فقد اشترها
 ج . بنديت G. Bénédict في القاهرة عام ١٩١٤ لتحت الموم ، وقال له
 الناتج إنها وجدت في جبل العرك تجاه نبع حمادي (كانتور ص ١١٩ ، هامش ٩) .

تمخّر البحر الأحمر منذ عهد ساحورع (حوالي ٢٤٧٠) في الأسرة الخامسة ، وكانت ثمة رحلات متعددة في عهد الأسرة السادسة (حوالي ٢٣٤١ - ٢١٨١) بالبر أو البحر إلى بلاد بت Punt ، ولعلها ساحل الصومال الذي يواجه الجزيرة العربية . وفي تلك الفترة كانت السفن المصرية تنفي لهذه الرحلة في رأس حايح السويس ، فكانت تقطع البحر الأحمر كله إلى الجنوب وتعود سالكة الطريق نفسه في وجه الرياح -- وهو عمل غير هين في مثل ذلك العصر وعلى مثل ذلك البحر . ونسعى النصوص المصرية هذه السفن أحيانا « سفن جبال » ، ويدل هذا على أنها كانت من نمط أخذ عن هذه المدينة الفينيقية ، أو أنها

* في The Cambridge Ancient History (ج ١ ، ص ٦٦٢) أنه حكى من ٢٩٥٨ إلى ٢٩٤٦ . (المراجع)

** في The Cambridge Ancient History (ج ١ ، ص ٦٦٢) أن هذه الأسرة تولى الحكم من حوالي ٢٨٢٥ إلى حوالي ٢٦٣١ (؟) (المراجع)

*** في مدينة ج ب ب المينية ، وتسمى الآن حبش ، وهي في منتصف الطريق بين طرابلس وسبوت . وهي في مدينة Q'hal (حرميا ٢٧ : ٩٩) ومعها المدينة في شوع ١٣ : ٥) . وترد gubla كثيراً في رسائل تل العمارنة . وهي في المصادر اليونانية Byblos ، وفي النقوش المصرية القديمة Kupn(i) . ومن هذا نتج أن معنى المؤاب لاسم المدينة ، أي جبال gebâ (بتعريك باء مفتحة موحدة) . ليس له ما يبرره . وإنما ستجس بعدها حبل على حبل سمية الخدشة . أو حبل على حبل لغيره . (المراجع)

دب من الموج الذى سمى فى الملاحه إليها . وكانت حبال عد المصريين أيضا بحسب الصور والسمع اللازمين لبناء السفن . وفى المملكة الوسطى (حوالى ٢٠٠٠ - ١٨٠٠) نعت الفراعنة بحملات بحرية إلى بنت ، تنعكس فى القصة الشهيرة عن الملاح الذى تحطمت سفينه ، وهى تتحدث عن ملاح نوح ، وحدث من سفينة مصرية تحطمت فى البحر الأحمر وألقت بالأمواج على ح. رد بعد عن ضمة مسافة تقطع فى شهرين . وكان فى الجزيرة ثعبان يزعم أنه أمير بنت ، وكان يهيم على طائفة متنوعة من التوائ والحيوانات الإفريقية . وفى المملكة الحديثة أرساب الملكة حشمتوت حمت إلى بنت ، واعد ذلك كان عام ١٤٩٥ . وتدل الرسوم البارزة والنقوش فى الدير البحرى كيف سرب إليها خمس سفن كبيرة فى البحر الأحمر ، وكيف استقبلت بنت المصريين . وكيف عادوا . وبعد ذلك بثلاثة قرون ، أرسل رمسيس الثالث (١١٩٨ - ١١٦٧) أسطولاً من سفن كبرى من ميناء يواجه وغط إلى بنت ، وبعث بحملة بحرية إلى بعض مناجم المحاس فى شبه

* فى The Cambridge Ancient History (١٠ ، ص ١٧٣) : من ٢٣٧٥ (٢) إلى حوالى ١٥٨٠ . (المترجم)
 * * آثار وصول نرس المصرية إلى بنت دهشة باغة فيها ، بين نجارة مصر البحرية مع بنت كانت قد انقضت بعد الأسرة الثانية عشرة . (الم .)
 * * * انظر فى ، فصل العلاقات التجارية بين مصر وند هورلى فى بحثه =

جزيرة سيناء (٧) .

Sea-trade in early times (مجلة Antiquity ، المجلد ١٥ (١٩٤١) ،
ص ٢٤٠ — ٢٤٦) . (المترجم)

(٧) يقارن ب . مونتيه P. Montet (Byblos et l'Égypte ، النص
(باريس ، ١٩٢٨) ، ص ٦ و ٢٨٤) عبارة «سفن حبان» بـ «ماراب» «سفن
ماري Mari» و «سفن أور Ur» و «سفن أكاد» في بحث ب . برو — دانخان:
Vocabulaires de Ras-Shamra ، مجلة Syria ، المجلد ١٢ (١٩٣١) ،
ص ٢٢٨ — ٢٣٠ . وانظر في قصة الملاح الذي تحطمت سفينه . إرمان
A. Erman في كتابه The Literature of Ancient Egyptians . كما
«له إلى الإنجليز» ا . م . بلا كان A.M. Blackman (لندن ، ١٩٢٧) .
ص ٢٩ — ٣٥ .

(المترجم : ماري على أنهرات الأوس . وأور مدينة سومرية ، دعة الذهبية ،
قع على بعد ١٤٠ ميلا جنوب بابل ، وعلى نحو ستة أميال جنوب أنهرى على نهر
الفرات . وهي الموطن الأول لسيدنا إبراهيم عليه السلام ، كما تقول التوراة . وهي الآن
نق المقيتر . على أنى أحد في كتاب مونتيه شيئا مما ذكره المؤاب ، ومن أجل أنه
لا يمكن أن ينقل عام ١٩٢٨ ، تاريخ صدور كتابه ، شيئا نشره تيرو — دانخان
بعد ذلك بثلاث سنين .)

وانظر عن دلة حنثبوت ج . ه . برستد J.H. Breasted في Ancient
Records of Egypt (شيكاغو ، ١٩٠٦ — ١٩٠٧ ، ٢ ، ألقام
٢٤٦ — ٢٨٧) ؛ و ١ . نيميل E. Naville في The Temple of Deir
al Bahari ، آخره اثاث (لندن ، ١٨٩٨) ، اللوح ٦٩ — ٨٥ . ويرى
ر . ب . داورتي R.P. Dougherty في The Sealand of Ancient Arabia
(نيويورك ، ١٩٣٢) ، ص ١٧٠ — ١٧٢ ، أن « أرض
دالة التي ذكرها نصوص الأدب العبري قد تكون في جنوب الجزيرة العربية ؛ =

وبعد أن اضمحلت قوه مصر ، بدأ الفينيقيون وقد أصبحوا القاطنين على أمر الملاحة في البحر الأحمر . وربما كانوا كذلك يرون عدة من قبل ، ولكن آدم دليل وطع على ذلك وهو سفر الملوك الأول : « وعمل الملك سليمان سفن في عسيون حار التي بجانب أبله على شاطئ ، بحر سوف في أرض أدوم . ورسد حيرام في سمن عبيده الموانئ العارفين بالبحر مع عبيد سبيل . وآتوا إلى أوفير ، وأخذوا من هناك ذهباً أربع مائة وزنه . وآتوا بها إلى الملك سليمان » .

ويمكن الآن عن ثقة تحديد مكان عسيون جابر هذه بتل الخليفة

== ويرى كانت تشمل بيتاً على جنوب البحر . ويرى برستد (١٩٢٨) ، أن السفن رست كانت تنحدر من بحيرة مع النيل ، ثم تمر قناة لندقة في كانت شمال من النيل ونسوس ، ومنها تمر جنوباً في بحر الأحمر . ولكن انصر ح . بوزنر G. Posener في بحثه Le canal du Nil à la mer Rouge avant les Ptolemées ، Chronique d'Egypte ، العدد ٢٦ (يوليو ١٩٣٨) ، ص ٢٥٩ — ٢٧٣ : « من قديم قومه على أن قناة كانت موجودة قبل الأب ذون ، ولا يزال بحر البحر على أن السفن كانت تنحدر من بحيرة . هذا إلى أن المصريين لم يروا ترسده عند نحو ثمانية ميل و أخرج أن القناة سارت برأ من بحيرة إلى وادي حمامات جنوباً ، وأن الأسطول انخر من مينا في مدينة مصر كما فعل أسطول رمسيس الثالث . وادرس أيضاً ب . ا . نيوبيري P. E. Newberry في بحثه Notes on set-going ships ، Journal of Egyptian Archaeology ، العدد ٢٨ (١٩٤٢) ، ص ٦٤ — ٦٦

غربي العقبة ، حيث قامت بعثة أمريكية بالحفر والتنقيب فيما بين ١٩٣٨ و ١٩٤٠ . ومن المحتمل أن سليمان نفسه (حوالي ٩٧٤ - ٩٣٢) بنى المدينة والمصنع الكبير لتكرير النحاس الذي كشف فيها بعد أن أخضع داود أبوه أهل أدوم . ولكن الآيات التي أوردناها تدل في وضوح على أن سفن سليمان كان يعمل فيها فينيقيون بعث بهم حيرام ، ذلك صور ، وتتحدث الآيات اللاحقة أيضا عن أسطول منفصل لحيرام أنخر مع أسطول حليفه . ولا بد أن هذه السفن بنيت في عصيون جابر ، والواقع أنه كشفت في تل الحليفة مسامير كبيرة من الحديد أو النحاس المزوج به ، وقطع من جبال غليظة ، وكتل من القار لده السفن ، وأخرى من الصمغ لطلائها . وكان من الممكن أن يقطع الخشب اللازم للألواح من غابات البلوط التي كانت تشتمل عليها أدوم في ذلك الوقت . وأوفر التي كانت تقصد إليها هذه السفن ربما كانت في الهند ، فإن السفن كانت تقوم بهذه الرحلة مرة واحدة كل ثلاث سنين . والسامع التي كانت تحلب من أوفر ، وهي الذهب والفضة والجواهر وحشب الصندل والعاج والقروود والطواويس ، تفوح منها رائحة الهند ، سواء من الناحية اللغوية أو الناحية الاقتصادية . ويعتبر سفر الملوك في الموضع نفسه " زيارة

* دامت بعثة ضايبها بإدار (المخصص لـ سيد (١٣١٩ هـ) ،

ج ١٠ ، ص ٢٥) . (المرحوم)

** في الأصح العاشر : (المرحوم)

مملكة سبأ لسبأين ، ولكن لاحظ أنها حلت في هفلة من الإبل
لا فوق متن البحر . ومن الحي أن السنين في ذلك الوقت ، كأهل مكة
في أيام النبي محمد ، كانوا يستعمون الطريق البري الممتد من اليمن إلى سوريا
عبر الصحراء على طول البحر الأحمر^(٨) . وقد توفقت التجارة البحرية
بعض الوقت بعد انقضاء ملك سبأين . وحول يهوذا ملك يهوذا
(حوالي ٨٧٣ - ٨٥٩) بحياها ، فبنى السفن من حديد لتأتي له
بالذهب من أوفير : والكتب « تكبير » في عصيون جابر ، والظاهر

(٨) سفر الملوك الأول ٩ : ٢٦ - ٢٨ (المذبة) وما بعدها ، ترجمة
الإنجيلية المعتمدة (نى نقل عنها المؤلف) . وانصر في عصيون جابر مقالات
ن . جوب N. Glueck في مجلة Bulletin of the American Schools of Oriental Research
الأعداد ٧١ و ٧٢ (أكتوبر و ديسمبر ١٩٣٨)
و ٧٦ (أكتوبر ١٩٣٩) و ٨٠ (أكتوبر ١٩٤٠) ؛ وما كتبه في
Annual Report of the Smithsonian Institution (١٩٤١) ، ص ٥٣ -
٥٧٨ . وانصر في أوفير : J. Montgomery : Arabia and the Bible
(ميلادها ، ١٩٣٠) ، ص ١٧٦ . وما بعدها (الملاحم : وكتب
ص ٣٨ ، هامس ٥) ؛ و B. Moritz : Arabien (ديسمبر ،
١٩٢٣) ، ص ٦٣ وما بعدها ؛ و ج . هورن : Naval activity in
the days of Solomon ، في مجلة Antiquity ، العدد ٢١ (يونيو
١٩٤٧) ، ص ٦٦ - ٧٣ . (الملاحم : انصر في الفصل الأول ،
وقد أمر دناء للحديث الفصل عن أوفير)

* حوالي ٩٣٥ إلى مملكة إسرائيل في شمال وممالها : انصر في الملاحم .
(الملاحم)

أنها تحطمت تحت وطأة الرياح العاتية في خابج العمقة^(٩).

(٩) سفر الملوك الثاني ٢٢ : ٤٧ - ٤٩ ، وسفر أخبار الأيام الثاني ٢٠ : ٣٥ - ٣٧ . ويدل سفر حزقيال ٢٣ : ٢٧ على أن صور كانت تتجر في أواسط القرن السادس قبل الميلاد مع سبأ وكتيبه Caneh وعدن ، ولكن ربما كان ذلك بالقوافل ، وأنا أعدت ذكره هيرودوت (الكتاب الرابع ، فصل ٤٢) من رحلة إندروس حول إفريقيا حوالي ٩٠٠ قبل الميلاد قصة من أساطير الأساطير . بين مثل هذه الرحلة ، التي يبلغ طولها ١٦ ألف ميل ، أصول كثير من أبحاث رحلة وسبأ الإسطر قبل القرن الخامس عشر الميلادي ؛ ولو كانت حداث وملائمة ، لكانت على حدهم شككاً في قصة . وما قيل عن ظهور الشمس على الجانب الأيمن من السفينة على ساحل إفريقية الحموية كان من قبل النص يسير على المصيرس الذي كان حتى منهم هيرودوت معلوماً ، والذي سمعوا ولا بد يمكن شمس نصيب من أعلى النيل جنوب مدار سرطان . انصرح . ١ . صوف-ون A History of Ancient : J. O. Thomson Geography (كمبريدج ، ١٩٤٨) ، ص ٧١ - ٧٢ ، (الترجمة : وكنداك ص ٢)

(ملاحظتان للمترجم :

١ - عن كتيب : أرشح نص أن هذا الاسم العبري يقابل في الوارد في نصوص إفريقية الجنوبية ، وكانى Cane في المصادر اليونانية . ويقوم مكانها الآن برعي ، وهو ميناء لا أهمية له . ومن غريب أنه لا تصح أية حرائب ، رغم أهمية ميناء تجارة قديماً . انصر كتاب هيرمان فون ويسمان Hermann von Wissmann وماريا هوفنر Maria Höfner : Beitrage zur historischen Geographie des vorislamischen Südarabien (وينا ، ١٩٥٣) ، ص ٨٦ - ٩٣ . على أن شرنخبر (الترجمة المذكور في هامش ١١ ، ص ٨٣) تحمل Cane مكان كجاف عند رأس مفيدة ، بينما تحملها حلاز (الترجمة المذكور في هامش ١٧ ، ص ١٧٤) مكان حصن القراب . وانظر شيب ، المرجع المذكور أولاً في هامش ١٦ ، ص ١١٦ - ١١٧ .

وعلى الخليج الفارسي ، « أرض البحر » Sealand القديمة تسيطر على منطقة تمتد من قرب مصب الفرات إلى دلون ، وقد حُدّد مكانها في الشمال الشرقي من الجزيرة العربية على نحو يكاد يكون قطعاً ، ويبدو أن هذه المسكة ، التي تمت في الألف الأول ،

٢ — عن اذخلة حوى ، في نسخة : بسب هذه اذخلة إلى عهد نبحاو Nekhu (٩١٠ — ٥٩٣) ، إذ يقال إنه أراد النجدي من مكان دلون ، حيث اذخلة ، حيث سمى له حبوباً في البحر الأحمر ، بقودها ملاحون مينيون ، وهذا أحد أن مصر عبر البحر المتوسط بعد رحلة استغرقت نحو ثلاث سنين ، ويرى ج . هورمان في بحثه Sea-trade in early times (مجلة Antiquity ، ج ١٥ ، (١٩٤١) ، ص ٢٤٥) أنه كان من المستحيل على ملاحين مينيون أن يقوموا بهذه الرحلة مني وإليه رياح وبيارات الماء ومخاطر قلوبهم ، وأنه مما يدل على صحة قصة أن شمس كانت تشرق من اليمن في النصف الثاني من الرحلة ، وإنه يصعد هيرودوت ذلك ، ولا يستمد صحة الرواية أيضاً كارل بيتر Carl Peters في كتابه Im Goldland des Altertums (ميونيخ ، ١٩٠٢) ، ص ٢٣٣ و ٢٩٨ ؛ وس . جزل S. Gsell : Herodote (الجزء ١ ، ١٩١٥) ، الفصل السادس (ص ٢٢٥ — ٢٤٠) ؛ وشب (المرحلة المذكور أولاً في هامش ١٦ ، ص ١٠١) . ويرى بيري (المرحلة المذكور في هامش ١٩ ، الصفحة الثانية ، ج ١ ، ص ٢٨٩ — ٢٩٨) أن الرحلة لا يمكن التخلي على عدم صحتها ، ولكن يجب اعتبارها غير محتملة إلى حد بعيد .

* يقول داورتي (المرحلة المذكور في هامش ٧ ، ص ٢٤ و ٢٨ و ٣٩ و ١١١) أن أرض بحر (mat tantim في نقوش الأكادية) كانت موضع دول « متد » لها في منتصف الألف الثالث قبل الميلاد ، في أيام سرحون ملك أكاد ، استقرت في أرض البحر قوة لم تنضم حداثها تعاضدها ، وفي عهد « الأول من الألف —

كانت تضم كلدانيين وعربا . وفي أوائل القرن السابع فر ملك أرض البحر مع بعض أتباعه عبر الخليج الفارسي والتجأ إلى عيلام بعد ثورة فاشلة على سيده الأشوري سنخريب (٧٠٥ — ٦٨١) . وهذا يدل على حد أدنى معين من النشاط البحري ، ولكن ما فعله سنخريب رداً على ذلك أدعى إلى الاهتمام . فقد جاء بفينيقيين إلى بينوى لينبؤا له سفناً قوية ، ثم أقام على السفن ملاحين من صور وصيدا وقبرص ، وأمر بتسييرها جنوباً في محارى الماء التي تشق البلاد وجرهاً على الأرض في بعض المواضع ، حتى بلغت مصب الفرات . وهناك اعتلاها المحاربون ، وأبحرت الحملة إلى مصب نهر أولاي Uai (قارون) ، وهو يصب الآن في سبط العرب (المترجم : إلى الجنوب من البصرة بنحو عشرين ميلاً)

== ثانياً قبل الميلاد ، ومب في أرض البحر دولة تمد عدة دوة لاولى في أرض البحر ، وقد تمت دوراً هاماً في جنوب غربي آسيا . وقد قضى الكاسيون Kassites على هذه الدولة ، ولكن لم يتحقق لهم انقضاء على شعب أرض البحر قضاء مبرماً . وبعد ذلك بنحو خمسمائة سنة قامت دولة ثانية في أرض البحر من قبل الكاسيين . وبعد فترة قصيرة جداً ، أخذ اسم أرض البحر يردد في نقوش الملوك الآشوريين ، وذلك من زمن شالمانسر Shalmaneser الثالث (٨٥٨ — ٨٢٤ ق. م) إلى زمن آشوربانيبال Ashurbanipal (٦٦٨ — ٦٢٩ ق. م) ، أي أكثر من قرن خلال المصباح الأول من الألف الأول قبل الميلاد . وثمة أدلة واضحة على أن نابوبولassar Nabopolassar ، مؤسس الإمبراطورية الآشورية الحديثة ، كان على صلة بأرض البحر . (المترجم)

* تسمية المصادر اليونانية بولايوس Eulaeus . (المترجم)

ولكنه كان يصب عمداً في خليج الفارسي مباشرة ، وكان هذا الخليج يمتد في ذلك الوقت شمالاً وغرباً لمدنهم ، يمتد الآن ، هناك نزل المحاربون إلى البر لملاوة جنود أرض البحر المدججه من على الشاطئ ، وأوقعوا بهم الهزيمة . وقص قص أسوري ببص بالحياه قصة هذه الخلة ، وهي تدل بما على أن خليج الفارسي كان ينقصه الصنّاع لبناء سفن صالحة حتى لمثل هذه الزحمة المقصده ، أو على أن سمحرات توقع مقاومة بحرية فزاد أن يكون له أسطول متفوق . وربما جاء الفينيقيون أيضاً ، وأحشاش السفن من لبنان إلى نينوى ، فالحتمل أن أرض الجزيرة لم تكن تسمح سوى القليل من الخشب الصالح لبناء السفن^(١٠) .

وليس ثمة أدلة يعتد بها على نشاط الملاحة في عصر الدولة البابلية الحديثة (٦٢٩ — ٥٣٩)^(١١) . ولكن خلفاءها الفرس فتحوا

(١٠) انظر لوكنبيل S. Luckenbill (مترجم : Daniel David Luckenbill) : *Ancient Records of Assyria and Babylonia* (سيكاغو ، ١٩٢٧) ، ج ٢ ، الأقسام ٢١٨ — ٢٢١ (مترجم : ص ٣١٨ — ٣٢١) . وانظر عن « أرض البحر » داورني في مواضع عدة (مترجم : الواقع أن كتاب داورني كله عن أرض البحر) ؛ وقد ترجم الاسم إلى عرب من بحر ، أو إلى المستعمرات البرية من العرب ، أو إلى شكل البحر الذي اسمه « البحر » . وانظر ولستون ، ص ٤٢ ، عن سميرات في الخط الساحلي وغاري لاهور .

* في *The Cambridge Anc. Hist.* (ج ٣ ، ص ١٢٧) أن نبو نصر ، مؤسس الدولة البابلية الحديثة ، اعتلى العرش عام ٦٢٥ . (المترجم)

(١١) احتفظ لنا يوسيبوس Eusebius (*Præparatio Evangelica*) ، ص ١٢٠

آفاق جديدة للتطور الاقتصادى حين وحدوا غرب آسيا كله ومصر
 فى إمبراطورية ثابتة الدعائم . وقد قدر دارا الأكر (٥٢١ — ٤٨٥)
 قيمة ربط فارس بالهند ومصر بحراً إلى جانب ربطها بهما براً ، ونظم
 فى سبيل هذا الفرض بعض الأعمال البحرية الرائعة . فبعث بأسطول فى نهر
 السند جنوباً ، طاف حول الجزيرة العربية إلى مصر ، ويسمى هيروودوت
 أحد قواد هذه الحملة «سكيلا كس الكريندى» Scylax of Caryanda .
 وحفر دارا أيضاً قناة للسفن ، أو أعاد حفرها ، وهى تبدأ من الفرع
 البلوزى ، أحد فروع النيل قديماً ، بالقرب من الزقازيق ، وتشق وادى

= كتاب باسم . فصل ١ : رواية عن الأعمال عامة . وهو هو الوحيد
 من نانى (٦٠٥ — ٥٦٢) فى تيريدون Tereidon (ولعلها إيريدو Eridu
 المرحوم : جنوب أور [قديماً] عند مصب نهر فرات (المرحوم : انظر عن
 تيريدون . — نخر Die alte Geographie Arabiens A. Sprenger
 (برن ، ١٨٧٥) ، ص ١١٢ — ١١٥ ؛ وولسون : ص ٤١ ، هامش ١) ؛
 وتحدث سهر إسماعيل ٤٣ : ١٣ عن سفن الكلدانيين على حسب أحد تفاسير ؛
 وكتاب أيسجيلوس Aeschylus « الفرس » Persians ، السطر ٥٤ ،
 إشارة عامة إلى سفن البابليين . وانظر ولسون ، ص ٣٢ — ٣٤ .
 (المرحوم : ممن سمروا إسماعيل ٤٣ : ١٤ على أنها شراى سفن الكلدانيين
 من اندس ديس Franz Delitzsch (Commentar) uber das Buch Jesai
 نسخة ابراهيم . إيبرج ١٨٨٩ ، ص ٤٤٥) وأوجست ديلن August Dillmann
 (Der Prophet Jesai . نسخة الخامسة ، إيبرج ١٨٩٠ ، ص ٣٩٦) .
 * نهر كريندا على ساحل كار Caria ، إحدى مناطق آسيا الصغرى
 قديماً . (المرحوم)

الطعميلات ثم البحيرات إلى السويس ؛ ثم أنفذ أسطولاً من النيل سار في هذه القناة فلبحر الأحمر وصدا إلى فارس . وربما سلكت هذا الطريق أيضاً سفن ودمية من البحر المتوسط ، في خلال ثورة مصر من ٤٦٠ إلى ٤٥٤ صعد أسطول أسبا في النيل حتى ممب^(١٢) .

هذه هي الحقائق الأساسية التي نعرفها عن المياه العربية قبل فتوحات اليونان . وهذا استمرضاً هذه الحقائق فقد لاحظت تفوق الفينيقيين في بحار الشرق . وأماهم حين حولوا نشاطهم من البحر المتوسط إلى هذه الأرجاء لم يجدوا صعوبة بالغة في تعلم لهجات أبناء عمومته الساميين في بلاد العرب وفهم عقائدهم وعاداتهم . ولم نسمع شيئاً عن الملاحين العرب في الشرق القديم . ولكن يصح أن نفترض ،

(١٢) انظر عن كلاسي تاريخ هيرودوت ، كتاب الرابع ، فصل ٤٤ ؛
 و E. Herzfeld Zoroaster and his World (ترستون ،
 ١٩٤٧) ، ج ٢ ، ص ٦٥٢ — ٦٦٩ . وورد بوزنر نفس القناة في كتابه
 La premiere domination perse en Egypte (القاهرة ، ١٩٣٦) ، ص
 ٨٧ — ٨٨ . وانظر أيضاً ثوكيديدس Peloponnesian War — Thucydides
 كتاب ثمانى ، فصول ١٠٤ و ١٠٩ . وتضمن نفس داراً إشارة إلى قناة
 سابقة لا بد أنها قناة نيقاو (في أواخر القرن السابع) ، وقد ذكرها هيرودوت
 (الكتاب الثاني ، الفصل ١٥٨ ، والكتاب الرابع ، الفصل ٤٢) وغيره من
 كتاب ايونانيي . وقد حمت نفس الفندبة ساووسا إلى مثل في نحو عام ٤٠٠ :
 انظر The Jataka ، ترجمة الإنعمره ، ومي نعيم . ب . كاو B. Cowell
 وآخرين (كيردج ، ١٨٩٧ وما بعدها) ، ج ٣ ، ص ٨٣ — ٨٤ .

استنادا إلى اردهار حال المعيين والسبنيين في الألف الأول وما يمكن معرفته عن نشاط العرب البحري في العصور الهلنستية . أن العرب كانوا يقومون بدور ما في الحياة البحرية على أنهم فرونا عدة قبل الإسكندر .

الخليج الفارسي في العصرين الهلنستي والروماني

إن حياة الإسكندر الأكر (توفي عام ٣٢٣ ق م) عهد فاصل في تاريخ الشرق الأدنى ، ولو امتد به العمر لكانت له آثار أجمل وأخطر . فلربما أنشأ إمبراطورية أخرى متحدة على أسس ثابتة في البلاد التي قامت فيها الإمبراطورية الفارسية . ولا ريب في أنه كان سيحقق ما رمى إليه من كشف سواحل الجزيرة العربية ، فينقى من الضوء على تلك السواحل ما ألقته حملة يارحوس Nearchus على شواطئ إيران . ولربما جاء بعدئذ الفتح ؛ وبدأت تجارة اليونان مع الهند قبل أن تبدأ فعلا بقرين من الزمان . على أن آثار الفتوحات القدوننية كانت عظيمة إلى حد بعيد . فقد وحد الفرس بين شواطئ الجانب الشرقي من البحر المتوسط وسواحل خليجي المحيط الهندي ؛ ولما كان راد اليونان من استغلال منافع هذه الوحدة في الميدان الاقتصادي ، وبددوا بحبهم للاستطلاع

✽ أي الخليج الفارسي والبحر الأحمر . (المرحوم)

الظلام الذي اكتنف الجزيرة امرية ربما طويلا .
وكان الإسكندر في السنة الأخيرة من حياته في شغل باستئجار
الفيلبيين للملاحة في الخليج الفارسي واستيطان شواطئه : كما كان
في شغل بنقل سفن كثيره وطعمة وطعمة من فييقيا إلى أرض الجزيرة ،
وبناء قليل من السفن مستعمداً شجار السرو القريبة من مدينة بابل ،
وتحسين الملاحة في الفرات ، واليهود بمياء بابل ، وإرسال سفن ثلاث
حنوب في الخليج الاستكشاف على نحو تهيدى . وقد حدث إحدى هذه
السفن إلى البحرين ، حيث شاهد رجالها معابد اللؤلؤ . ولكن لم
تمض أى منها إلى ما وراء رأس مُصَنَّدَم ، ولم تعقب هذه الرحلات
ثمرة^(١٣) . ولم يواصل حلفاء الإسكندر استمداداته ، ولم يبد اليونانيون
في الإمبراطورية السلوقية Seleucid نشاطا بالغا في الخليج الفارسي .
وفي القرن الثالث كان أنشط التجار في هذه المنطقة كلها هم أهل جرها
Gerrha ، وهي مدينة كلدانية على ساحل الأحساء ربما كانت تضم كثيرا
من العرب في ذلك الوقت . وكان أهل جرها يتجرون عن طريق

(١٣) أرتاب Anabasis . كتب سنة ١٩ و ٢٠ .
كما عن أرسنوبولوس Aristobulus ، وكان معاصراً للإسكندر .
* يقول سترابون (المرجع المذكور في هامش ١١ ، ص ١٣٥) إن Gerrha
هي احرناء ، وكانت مئمة بالقرب من مياء الفير اخالي . وقد ذكرها الهمداني في
صفة جزيرة العرب ، ويوافقه جلازير (المرجع المذكور في هامش ١٧ ، ص ٧٥) .

القوافل مع جنوب الجزيرة العربية ، أرض المخور . وربما كانوا يتحرون أيضا بحرا وبرا مع مدينة سلوقية Seleucia على نهر دجلة ، التي حافت بابل مركزا تجاريا لأرض الجزيرة . وكانت السفن البحرية تستطيع التصعيد حتى سلوقية ، فأصبحت نهاية خط الملاحة في الخليج^(١٤) . وكانت ثمة أيضا أسواق في تيريدون عند مصب الفرات وخارا كس Churax عند ملتقى دجلة بنهر يولايوس Eulaeus (قارون) . وقد شن أنتيوخوس Antiochus الثالث حملة على حرها حوالي ٢٠٥ ، ولكن استرضاه أهلها بمقادير وفيرة من الفضة واللبان والمر .

== عبر أن دائرة المعارف الفرنسية وافق على Philby على أن حرها هي « قمر » وأن الاسم الخدي « قمر » (وينطق Ojer. Ujan) اختص في بيته بلامه القديم « جرها » . ويرى سلمان حزين (Arabia and the Far East (ناهية ، ١٩٤٢) ، ص ١٤٢) أنها « نصيب » . (المرحوم)

(١٤) أ. م. حيدس On the Erythraean Sea : Agatharchides

الفصل ١٠٢ ، في كتاب . . م. Muller Geographi Graeci Minores (باريس ، ١٨٨٢) (المراجعة : نصواب ١٨٥٥) ، جزء أول (انظر تعليقات على هذا الاسم في ص ٥٩ وما بعد) ؛ واسترabo Geography ، الكتاب ١٦ ، الفصل الأول ، قسم التاسع . والفصل ثامن ، قسم الثماني . نقلا عن أرسطوبولوس وإرانوسثينيس Eratosthenes الجغرافيا الكندرية (٢٧٦ — ١٩٦) .

* هي مدينة المحمّدية في إيران . انظر شرف (المراجع المذكور أولاً في هامش ١٦ ، ص ١٤٩ — ١٥٠) وحرر (ص ١٠٠) . (المرحوم)

« إن أهل حرّها سألوا الله ألا يقضى على ما أعطتهم الآلهة من سلام وحرية جالدين^(١٥) ». وفي عدا هذه الخطوة التي كان ينقصها التصميم ، لأنحد شدّ كثيرا في هذا الصدد ، وهو أمر يدعو إلى الدهشة ؛ فقد كما نتوقع أن ينشئ ، ملوك السلوقيين تجارة رابحة بين الهند والبحر المتوسط ، تسلك الطريق البحري الذي وضع نيارخوس معاملة ، ثم تمر بمرايطوريتهم في أرض الحريرة وسمال سوريا ، ولكن يبدو أن تجارتهم مع الهند كانت تمر في المال عبر إيران ؛ فالفيلة على الأقل كان يؤتى بها من هذا الطريق . على أنه لا يستبعد قيام تجاره بحرية ثم تسجما مصادرتا النافعة المتعاقبة بتاريخ السلوقيين .

ولكن جاءت الفرصة حين استولى الپرب Parthians على بابل وسلوقية في بين ١٤٠ و ١٣٠ . فقد استطاع ملوكهم الظفر بدخل طيب من الطرق البرية التي كانت تمتد عبر ممالكهم إلى الهند والصين ، فلم يساعدوا تجار الغرب ، من يونان أو رومان ، على إقامة طريق بحري منافس لطريقهم . وقد ضات تجاره الخليج الفارسي ، طوال عهد الإمبراطورية الرومانية ، في أيدي مدن صغيرة تقوم بدور الوسيط ، وتشغل العرب فيها مركزا مرموقا ، وهي حازا كس وحرّتها أبولوجوس

(١٥) بوليبوس Histories : Polybius ، الكتاب ١٣ ، فصل التاسع

(وهو الذي نقلنا عنه) .

أما أمر سامي . ولا تذكر أبو نوحوس إلا في كتاب *Periplus of the Erythraean Sea* ، وهو يرجع إلى حوالي ٥٠ - ٦٠ م ، وسنصفه بعد قليل . ويقول عنها مؤلفه إنها مدينة من الأسواق « في بربيا » ، أي إقليم فارس ، تصدر إلى اليمن ، أكثر من اللؤلؤ والأرجوان والتمر واللبخ والذهب والعبد . وربما كان سكان عدين الميثاقين المؤمنين مزيجاً من العرب والكلدانيين والفارس . وكان أحدهما أو كلاهما نقطة بداية لرحلات حول بحر العرب العربية . تشهد بهذا التقارير المترتبة التي خلفها الرحالة الصينيون الذين زاروا بربيا . فأخبار عصرهم *Han* الأول (٢٠٦ ق . م - ٢٥ م) تقول إن المرء يستطيع أن يركب البحر في تياو - تشي *Tiao-Chih* (أي بلاد الكلدانيين) ، ويسير غرباً أكثر من مائة يوم حتى يصل إلى أرض الشمس الغاربة . ولما كانت

* قول أبو نوحوس (يرجع المذكور في هـ م ٢٤٠ م . س ١٩٧ ، هـ م ٣) إن روم أيبريسوس مؤسس حمل سده . ميثاق سده . كورنمان *E. Kornemann* إلى سده الأخيرة من حكم إمبراطور بروموس دوميتيان *Domitian* (٨١ - ٩٦ م) . رى م . ب . شار . ورت *M. P. Charlesworth* سده إلى عهد بلنديه من ٤٠ إلى ٧٠ م . ونوافقه في ذلك ج . ب . أندرسون *J. G. C. Anderson* ، صدهك يؤرخ و . و . تارن *W. W. Tarn* الكتاب بحوالي م . سده من الأول ميلادي . وأيضاً هـ م ١٩ . (المرجع)

** انظر حريش : *Arabia and the Far East* . ص ٩٩ - ١٠٠ . (المرجع)

الفقرة نفسها تقول إن تياو — تشى ولاية تابعة لبارثيا ، فلا بد أنها تشير إلى زمن ما بعد ١٤٠ ق. م. وثمة فقرة أخرى من أحبار هان المتأخرة ، هى أدعى إلى الاهتمام ، وتشير إلى ٩٧ م. ففي هذه السنة « ... أرسل الجنرال بان — تشاو Pan-Ch'ao ، كان — ينج Kan-ying من آسيا الوسطى سفيرا له فى تا — تسن Tu-tsin (سوريا) ، فوصل إلى تياو — تشى ، على ساحل البحر الكبير . ولما كاد كان — ينج يبدأ رحلته عبر البحر ، قال له ملاحو الحدود الغربية لبارثيا (المترجم : فى الأصل أن — هسى An-hsi) « إن البحر شاسع عظيم ؛ يمكن إذا واتتك الرياح أن تعبره فى غضون ثلاثة شهور ؛ ولكن إذا لم تجد إلا رياح ضعيفة ، فقد تستغرق الرحلة عامين . ولهذا كان الذهابون إلى البحر يأخذون معهم فى سفنهم من الطعام والشراب ما يكفيهم ثلاث سنين . وفى البحر شىء ما يحمل البرء فى شوق إلى وطنه ، ولهذا السبب هكذا مات كثيرون » . فنكص كان — ينج عند سماعه هذا القول . » وإذا فرنا هذا بما يقوله نابيى ، بدا من

* يرى هيرت (المترجم المذكور فى هامش ١٦ ص ٧١) أن مانس فى تصور أنديمه ، وهى فو-ين Fu-Lin فى ترون الوحدى ، كان يراد بها جانب شرفى من الإمبراطورية الرومانية ، أى سوريا ومصر وآسيا الصغرى ، ولا سيما سوريا . وانظر حريى ، المرجع المذكور ، ص ٩٨ والخامش الأول فيها . (المترجم)

نحسب أن حارا كس هي مساء. نرحمل المشار إليه هنا. وتقول الفقرة
بغريبها إن تا - تشن - تشي - تشي - تشي : Li-chien : ولما كانت
هذه هي البتراء ، مدينة العرب المطيحين وموطنهم ، حار لما أن
يفترض أن نقطة النهاية في رحلة البحرية كانت ليون كومي
Lence Come : أو أبله Acla في الشمال الغربي من الجزيرة العربية .
ولا ريب في عو من قبل أن ارحله قد استمر في عامين .

وكانت كل من حار كس وأبولوجوس تتجحر أيضا مع الحمد .
فكانت الساع التي تصدرها أبولوجوس إلى اليمن تصدر أيضا إلى
بريخارا Barygaza في خليج كمباي Cambay ، وكانت « السفن
الكبيرة » تعود من هناك محملة بالبحر واليابس ومختلف أنواع
الحشب . وعندما وقف تراجان على الشاطئ ، في حارا كس ، عاظ
الإسكندر ، رأى سفينة قادمة إلى الحمد ، فأسف على أنه باع من الكبر
مباشرة أصبح معه عاجزا عن العبور (١٦) .

* أولى - كن Li-kin أولى - كن Li-kan . (المراجع)

** أي القرية البيضاء ، ويقول شيرنجير (المراجع) المذكور في ص ١١ .

ص ٢٨) منها الخور ، و البحر ، المراجع المذكور أولا في ص ١٦ .
ص ١٠١ . (المراجع)

*** هي بروتش Broach الآن ، انظر ص ١٨٠ . وهي برؤوس

البحر ، وسياتي ذكرها فيما بعد . (المراجع)

(١٦) في : Natural History ، الكتاب السادس ، مغلان ٣١ و ٣٢ : =

ويتحدث مؤلف *Periplus* أيضاً عن ميناء، بعد يسمى
عمانة *Omana* ، يحمله على ساحل فارس في ولاية كرمان
Carmania ، على مسيرة ستة أيام في البحر شرق مضيق هرمز .
وينى بايني الأكبر *Pliny the Elder* نقياً صريحاً أن الميناء في كرمان ،
ويحمله على الساحل العربي غرب مضيق هرمز . ولكن لم يكن هذا
المؤلف أو ذاك على علم وثيق بهذه المناطق ، ويبدو لي أن عمانة كانت

= وديو كاسيوس *Dio Cassius Roman History* ، الكتاب ٦٨ ، الفصلان
٢٨ و ٢٩ . و *The Periplus of the Erythraean Sea* ، الفصلان ٣٥
و ٣٦ ، في *Geog. Gr. Min.* ، الجزء الأول ، نشره هـ. فرسك *H. Frisk*
(جوتبرج *Goteborg* ، ١٩٢٧) ؛ وترجمه إلى الإنجليزية وعلق عليه و . هـ. شوب
W. H. Schoff (نيويورك ، ١٩١٢) . ونشأ أن — هان — سو
Ch'ien-han-shu ، الفصل ٩٦ ؛ وهو — هان — سو *Hou-han-shu* ، الفصل
٨٨؛ الترجمة الإنجليزية في كتاب ف. هيرث *China and the Roman* . F. Hirth
Orient (ليزج ، ١٨٨٥) ، ص ١٤٩ و ٣٩ . وإليزابيث دور
أخاراكي *Isidore of Charax Parthian Stations* . ترجمه إلى الإنجليزية
و . هـ. سب (ميلادنيا ، ١٩١٢) . و *The Cambridge Ancient History* ،
ج ١١ (كبرج ، ١٩٣٦) ، ص ١٢٠ — ١٢٤ ، بقلم م. روستوفتسيف
M. Rostovtzeff وهو يرى أن العرب بالمواعداً في صورة صواب الرحلة
حول بلاد العرب ، لأنه كان يهيم الاستمرار في استعمال الطريق البري . ولكن
نحتمل جداً أن الملاحين الذين تحدّثوا إلى كان — ينح لم يكونوا من العرب .
* هذه كتابة طنية منا . وهي في *Periplus Omiana* (عميين) .
(المترجم)

عني الأرجح ميماء في عمان ، هو *مندر* أو مسقط أو غيرها : وربما كانت تحت سيطرة البرت كما يبدو من قول رينوس . ولا ريب في أن الاسم يشير إلى عمان ، هذا إلى أن نسمع أني يذكرها الكتاب تشير إلى بلاد العرب كثيراً تشير إلى إيران : فهي نفس سامع أبولوجوس فضلاً عن القوارب المسمي *mandarata* ، وهي مسدودة الألواح بالليف : وهذا الاسم عربي الصيغة ، لأن هذه الطريقة في بناء القوارب تختص بجزيرة العرب . وذاك هذه القوارب تبني المصدر إلى بلاد العرب حموية : وكانت الصادرات الأخرى ترسل إليها وإلى رينجارا أيضاً . كما كانت الحبال مع صادرات أبولوجوس . وكانت الواردات كواردات أبولوجوس ، إلا أن كانى (وهي التي يسميها سمر حريفان كميّه) كانت ترسل اللبان إلى عمانة . ويذكر بليني أيضاً جرها على أنها مدينة * أى من قوله إنها على ساحل ورس . فليجها جغرافياً إلى ورس فقد يكون وهم . شيئاً عن خطوعها سياسياً للفرس . (المرحوم)

** يرى جاززر (المرحوم المذكور في هامش ١٧ ، ص ١٩٠) أن *mandarata* قد يكون مدرعات أو مدرعات ، من درعه ألبه الذرع ، وذرع النحل وهو كاسي لليف من الخمار ، الواحد دُرعة ، وستمائة مئة كبراً في ماء سمن ، والـ *mandarata* إذن سمن مشدودة بذرع نحل ، أى مويّه كاسها مكسوه ببدروخ . على أن فرنكل (المرحوم المذكور في هامش ٤٤ ، ص ٢١٣) يرى أن *mandarata* محرفة من *mabarata* ، جمع مَبَرَّ ، من أَمَر ، سمن ؛ ولكن لا حاجة إلى امراس الحما إذا كانت نصيغة الواردة لا تختص على نفسه . (المرحوم)

كبيرة ، كما يشير إلى مدينة تسمى أكيللا Aella بالقرب من رأس مصندم على أنها ميماء كانت السفن تبحر منها إلى الهند^(١٧) .

وهكذا قامت في تلك الفترة تجارة بحرية منتظمة من الخليج الفارسي إلى مصب نهر نرُبُدا Nerbudda في ناحية ، وإلى الجنوب الغربي من الجزيرة العربية في ناحية أخرى ؛ وربما لم عرب الخليج دورا أساسيا

* يرى شيب (المراجع المذكور أولا في هامش ١٦ ، ص ١٤٧) أنها ميماء كانت Kalhat الآن بالقرب من رأس اخد . (المترجم)

(١٧) تريستوس ، الفصل ٣٦ ؛ وبابلي Natural History ، كتاب سادس ، الفصل ٣٢ . ولا يذكر بيتي سوى عدد من المدن على الساحل ، وهو ساحل مملكة يمنية على مقربة من رأس مصندم من حاكم سلوقي وبعض فارس . وانتشر عن مكان عمارة شيب (المترجم : ص ١٥٠ — ١٥١) ؛ و ١ . جلادز E. Glaser : Skizze der Geschichte und Geographie Arabiens .

(المترجم : ج ٢) (برلين ، ١٨٩٠) . ص ١٨٦ وما بعدها (المترجم : وكذلك ص ٧٦ — ٨٠ حيث يدرس على رأي شيبندر أنها صحار ، ويرى أنها كانت في مكان ما على ساحل عاصمة الهند شمالا ، شرق نحو رأس الحيمة أو من ذلك الساحل وشبه جزيرة قطر) . ومن المؤكد أن مؤلف تريستوس بعد عمارة في كرمين . فهو حسب ساحل بلاد العرب الجنوبية من العرب إلى الشرق ، ويتابع حتى مدخل الخليج الفارسي ؛ وبعد إشارة قصيرة إلى أبولوجوس داخل الخليج يقول : « إذا أبحرت إلى ما وراء مدخل الخليج هذا ، وجدت بعد مسيرة ستة أيام مدينة أخرى من مدن الأسوان في درس ، تدعى عمارة » . فهو إذن يواصل الرحلة الساحلية حول خليج عمان ، معتبرا رحلته عن أبولوجوس نهرودا عن الموضوع وبعد عمارة ينتقل إلى ساحل شرق إيران وغرب الهند (الفصلان ٣٧ و ٣٨) .

في هذه التجارة . ولكن العصر الذهبي للخمير الفارسي لم يكن قد
حان بعد . فقد كانت المصادر في تلك الأيام للبحر الأحمر .

البحر الأحمر في العصرين الهلنستي والروماني

وأخيرا نبدأ هنا المصادر نقل شجارات من طات بعيدة عن الكرم .
وهذه رسالة صغرى بنيسة عن بحر الأحمر لـ *Chariton* ، العالم
السامري ، حوالي ١١٠ ق . م . وصل إليها في روايتين تضمنتهما
كتابات ديودور الصقلي *Diodorus Siculus* وفوتيريوس *Photius* ، وهي
كتابات شبيهة بالموسوعات . ويقول أجاتارخيديس إنه اعتمد في كلامه
عن البحر الأحمر على تقارير شفوية من شهود عيان وأخرى مكتوبة
اشتملت عليها الوثائق الملكية في الإسكندرية ، وكان يسمح له بالاطلاع
عليها . وقد اعتمد من بين هذه التقارير المكتوبة على تقرير لرجل يدعى
أريستون *Ariston* ، استكشف الساحل الغربي من الجزيرة العربية
استجابة لأمر أحد البطالة ، وأمه بطليموس الثاني فيلادلفوس
Ptolemy II Philadelphus (٢٨٥ - ٢٤٦) . ولهذا لا نستطيع
دائما أن نعرف على وجه اليقين هل هذه الفقره أو تلك من تقريره
تشير إلى القرن الثالث أو الثاني ؛ ولكنه على الأقل يشير في وضوح
كاف إلى أنه يصف فترة من الزمن سبقت التطورات الحديثة التي

شهادتها التجارة البحرية مع الهند بعد ١٢٠ ق . م .^(١٨) وما نعرفه عن القرن الأول قليل أيضا . وفي عهد أوغسطس Augustus ، وهو أكثر استقرارا ، بدأ اسطرابون كتابه الجغرافى الضخم Geography ، الذى أتمه إبان عهد طيبريوس Tiberius فى تاريخ لا يمكن أن يكون متقدما على ٢٣ م . وانحدر إلينا الكتاب القيم Periplus of the Erythraean Sea من عهد كلاوديوس Claudius أو نيرون Nero ، ولعل ذلك كان حوالى ٥٠ — ٦٠ م . وكان مؤلفه تاجرا يونانيا فى مصر ، لا نعرف اسمه ؛ وقد أعد هذا الكتاب عن الشواطىء الغربية للمحيط الهندى ليكون عوناً للتجار وملاحى السفن . وتدلنا التفصيلات التى يوردها الكاتب عن أحوال الملاحة ، والموانئ ، والسلع فى سواحل البحر الأحمر وفى الصومال وغرب الهند على أنه خبر بنفسه تلك الأرحاء . ولكن يظهر أنه اعتمد فيما يتعلق بشرق إفريقيا فيما وراء رأس جواردافوى ، وبلاد العرب إلى الشرق من كانى . وبالهند جنوب منطقة بومباى على أفوال تجار آخرين كانت له صلة بهم ؛ ولكن أفواله هنا أيضا أنفع لنا من الأساطير أو الحقائق البالية التى كثيرا ما يوردها

(١٨) أحيانا رحيديس ، المصول ٧٩ و ٨٥ و ١١٠ ؛ ومقدمة ملر لكتابه Geog. Gr. Min. ، الجزء الأول ، ص ١١٧ (٥٤) و ، بعدها ، وانتر و . و . بارن و نخته Ptolemy II and Arabia ، ص ١٣ - ١٤ ، مجلة Journal of Egyptian Archaeology ، المجلد ١٥ (١٩٢٩) .

المؤرخون القدامى على سعة علمهم عندما يتحدثون عن البلاد المائية .
فريبسوس ثم وثيقة مديعة عن موضوعها^(١٢) . وأحدا نجد في كتاب
بيني الأكر Natural History ، وقد نشر عام ٧٧ م ، بعض المعلومات
المفيدة عن التجارة البحرية بين الإمبراطورية الرومانية والهند . فمن
أندركيوس واسطراون وبريلوس وبيني . عدا معلومات أخرى
في كتابات أخرى وهيل من النقوش ، نستطيع تكوين فكرة واضحة
وضوحا كافيا عن البحر الأحمر والبحر العربي في مصر الهلنستية وأوائل
العصر الروماني .

وكان الإسكندر قد أرسل من مصر حملة للطواف حول الجزيرة العربية
كالحملة التي تمت بها من أرض الجزيرة ، وقد عادت بعثة مصر أدراجها
أيضا بعد أن بلغت مضيق باب المندب . ولكن الفشل في إتمام هذه
المحاولة لم تكن له أهمية بالقياس إلى العمل الإثنائي العظيم الذي قام به
الإسكندر في مصر ، وهو تأسيس الإسكندرية . وقد ازدهر الوضع

(١٩) A History of Ancient Geography E. H. Bunbury (١٨٧٩) ، الجزء الثاني ، ص ٤٤٣ وما بعدها . وانظر عن تاريخ
فريبسوس م. ب. آشليزورث في مجلة Classical Quarterly ، المجلد ٢٢
(١٩٢٨) ، ص ٩٢ ؛ و Camb. Anc. Hist. ، ١٠ ، (كمبردج ،
١٩٣٤) ، ص ٨٨٢ (المترجم : ص ٨٨١ — ٨٨٢) ، بقلم ج. ج. أندرسون ؛
و ج. ب. بالمر J. A. B. Palmer في مجلة Class. Quart. ، المجلد ٤١
(١٩٤٧) ، ص ١٣٦ — ١٤١ .

الاقتصادي لهذه المدينة اليونانية القوية القريبة من مفرق الطرق بين آسيا وإفريقية وبين البحر المتوسط والمحيط الهندي . وأصبحت بفضل الرعاية السياسية التي كان يتحلى بها أوائل ملوك البطالمة ، والنشاط الذي كان يبذله التجار اليونان ، مركزا للتجارة الوافدة من تلك الأنحاء كلها ، وبلغت بهذه التجارة حدا لم يعهد من قبل (٢٠) .

وكان مقدرا للإسكندرية عاجلا أو آجلا أن تؤثر في اقتصاد بلاد

(٢٠) أريان : Indica ، الفصل ٤٣ ، القسم السابع ؛ وإراوستينس Eratosthenes في استرابون ، الكتاب ١٦ ، الفصل الرابع ، القسم الرابع ؛ وثيوفراستوس History of Plants : Theophrastus ، الكتاب التاسع ، فصل الرابع . وانظر عن الإسكندرية : كامرز

La mer Rouge, l'Abyssinie et l'Arabie : A. Kammerer

tome الأول ، الجزء الأول (القاهرة ، ١٩٢٩) ، ص ٥ وما بعدها .

واحد نقش أدولاس الجملى ، الذي سجله كوزماس إنديكوبليوستيس

Cosmas Indicopleustes (المراجع : أي كوزماس « ملاح الخريف الهندي »)

في كتابه Christian Topography ، الكتاب ثمان ، فصول ١٤١ و ١٤٢ .

(المراجع : كوزماس تاجر ملاح من الإسكندرية ، ترهب فيما بعد في دير

سيناء . وقد سج في أدولاس في القرن السادس الميلادي عن عرش رحى ونصب ،

لنس لهما أثر يوم ، نقش ضوياً المرح مهم . في صورة موقعه محدا أحد

البحالة وأحد ملوك الحبشة وهما شيدان باتتصارتهما ، رغم أنه كانت تفصل بينهما

جسمائة سنة . أحد كامرز . Essai sur l'histoire antique d'Abyssinie

(نارس ، ١٩٢٦) ، ص ٣١ . واحد وصف بيوري (المراجع المذكور في

هامس ٤٢ . الجزء ثمان ، ص ٣١٩ — ٣٢٠ كتاب كوزماس .)

العرب اجموعية والهند تأثرا قويا . ولكن لم يحدث هذا في أول الأمر .
فعمدما خاض العالم الهندي من فوجء الأولى ، اهتم بطليموس الثاني
بالشاطىء الإفريقى من البحر الأحمر ، ولكن كان همه الأول الحصول على
الفيلة ، وكانت تقوم فى الماء القديمة هذه الدواب الآن ، وذلك لمجاورة الفيلة
الهندية التى كانت لدى السومريين . وفى سائر هذه القرص أود مستعمرات
على ساحل موزيا كانت تنقل منها الفيلة إلى مركز قونية ثمحربها
البحر إلى بيرينيكى Berenice ، وهى مرسى مكشوف إلى الشرق من
أسوان : ثم يساق منها عبر الصحراء إلى وغط على طول طريق روده
بالحاميات ومؤن الطعام والماء . وقد استعمل هذا الطريق اجتمان للرياح
الناوثة والقراصنة فى الجزء الأعلى من البحر الأحمر . ولكن لم يهتم
خليج السويس تمام الإهمال ، فإن بطليموس الثانى أعاد ثانية فتح القناة
القديمة الممتدة إلى النيل (حوالى ٢٧٥) . هذا إلى أن ثمة أسبابا تدعو
إلى الاعتقاد أنه أبدى بعض الاهتمام بالساحل الغربى للجزيرة العربية
كله . ومن المحتمل أنه الملك الذى ائتمر أريستون Ariston بأمره حين
أنخر من خليج السويس إلى باب المندب مستكشفا الساحل الغربى

* فى الآن مدينة أفراس (ج . جون Ball Egypt in the Classical

Geographers (القاهرة ، ١٩٤٢ ، فى عدة مواضع) . ولكن انظر

شيف ، المرحوم المذكور أولا فى هامش ١٦ ، ص ٥٥ . (المرحوم)

في طريقه ؛ وربما كان هو الذي شمل برعايته أهل ميليتوس الذين أسسوا مستعمرة أمبيلوني Ampelone الصغيرة في الجزء الشمالي من ذلك الساحل .
وإذا كان هذان العملاق قد تما في عهده ، كان من المحتمل أنه أحد أولئك « الملوك السكندريين » الذين يقول عنهم أجاتارخيديس إنهم جعلوا خليج العقبة صالحا للملاحة أمام التجار . وربما كان الغرض من هذا ومن حملة الاستكشاف التي قام بها أرسطون إعادة فتح الطريق الذي كان يسلكه سليمان وحيرام ، فإن فلسطين وفينيقيّا كانتا حينئذ حاضمتين لحكم البطالمة . وقد أثارت هذه المحاولة ردا عنيفا من النبطيين ، الذين كانوا يسيطرون على الطرف الشمالي من طريق القوافل الممتد من بلاد العرب الجنوبية ويعولون عليه في معاشهم .

ويقول عنهم أجاتارخيديس : « كانوا منذ القدم يعيشون عيشة راضية ، فأنعم بما تقدم به طعامهم من غذاء ؛ ولكنهم فيما بعد عندما جعل ملوك الإسكندرية الخليج صالحا للملاحة أمام التجار ، أخذوا يهاجمون الناجين من السفن المحطمة ، ويبنون سفن القرصنة لسلب

* Miletus . من مدن آسيا الصغرى قديماً . وكان سكانها ملاحين شغوفين .
(المرجع)

** يقول شرنجبر (المرجع المذكور في هامش ١١ ، ص ١٧٨) إن وادي «مود» هو أقرب أماكن تلك المنطقة إلى أمبيلوني (أو أمبكلومي Amyclomel) من الناحية الصوتية ، وإن كان الاسمان مع ذلك جدي مختلفين .
(المرجع)

الملاحين ، بالغين في ذلك ما «نه الـ» «تاوري» على البحر الأسود Pontic Tauri من مسوه وحروج على القانون . ولكن دهمتهم في عرض البحر السفى انى انضم صفوفا أربعة من المجاديف quadrimenes ، وأرات بهم ما استحقونه من عقاب «(٢١)» .

ولكن على الرغم من نشاط بطليموس ، ومن أن بعض السفن البحرية اليونانية كما نافت بلاد العرب الحميرية ، يرى من المحتمل أن كلنا التجار بين البرية والبحرية بين هذه البلاد ومصر ٥٠٠ غالباً في أمدى العرب خلال القرن الثالث قبل الميلاد . ويستدل على هذا بدليلين إيجابيين . أولهما عبارة عامة لأجاثارخيدس يقول فيها : « فيه لا يبدو أن ثمة شعب أغنى من السثيين وأهل حرها . وكانوا وكلاء ،

* الـ «تاوري» أقدم سكان ساحل اخنوتى الخبلى من شبه جزيرة اقزم Crimea المجلة على بحر الأسود Pontus ويون عبيد همدودوب (الكتاب الرابع ، القسم ١٠٣) إليهم كانوا يقدّمون ركاب السفن مارقة وكل من «سرونيهم» في بحر من يونانيس فرائس إليهمهم همدودوب (المدحة)

(٢١) أجاثارخيدس ، الفصول ١ و ٨٣ و ٨٥ و ٨٨ (النبول ٥٠) ؛ واسترايون ، الكتاب ١٧ ، الفصل الأول ، أقسام ٢٤ و ٢٥ ، كذلك و . و . ارن ، بحث المذكور (المترجم : في هامش ١٨) ، مجلة J. Eg. Arch ، ١٥ (١٩٢٩) . و . م . رستوفيتس :

The Social and Economic History of the Hellenistic World

(أكسفورد ، ١٩٢١) ، الجزء الأول ، ص ٢٨٣ وما بعدها .

عن كل شئ، يقع تحت اسم النقل من آسيا وأوربا . وهم الذين جعلوا سوريا البطلمية غنية بالذهب ، وأتاحوا للتجار الفينيقيين تحارة راححة وآلاف من أشياء أخرى .

ومن الجلى أن هذه العبارة تشير إلى القرن الثالث . قبل إخراج البطالمة من سوريا وفلسطين . وعلى الرغم من أن المؤلف فيما يبدو كان يفكر غالبا في حركة القوافل القاصدة إلى الموانئ الفينيقية ، لابد أن قوله « كل شئ ، يقع تحت اسم النقل » (*pān to pīpton eis diaphorās logon*)

يتضمن الملاحظة ؛ وإبنى أفهم « وكالة » (*ektetamieumenōn*) السبئين وأهل جبرها على أمها تعنى المشاركة الفعالة لا مجرد التنظيم . والدليل الآخر هو نقش على تابوت عثر عليه في الجزيرة ، مكتوب بالخط العربي الجنوبي واللهجة الميمنية ، وهو مؤرخ بالسنة الثامنة والعشرين من « بطليموس بن بطليموس » — أى ٢٦٣ ق . م إذا كان المراد بطليموس الثانى كما هو محتمل . ويدل النقش على أن رجلا معينيا يسمى ريد — إل بن ريد ويشغل بالكهانة في أحد المعابد المصرية كان يستورد المر والذرية (قصب الطيب) *calamus* من بلاده للمعبد ، ويصدر إليها على السفينة التجارية التى يملكها " أثواب جميلة من البر المصرية .

* انظر فريتاغ : *Lexicon Arabico-Latinum* : Freytag ، ٢ ، عمود ٨٢ ب — ١٨٣ . (المرحم)

** *in his own merchant ship* ، ولكن قد يكون المراد سفينة =

ومن الطبيعي أن يعرض أن زبد — إل إنما نصب كاهناً في مصر
لاستيراد الموايل اللازمة لمطبخوس الدينية^(٢٢).

فإذا كان العبيديون والسمنون قومون ولا رب رحلات بحرية
إلى مصر في القرن الثالث قبل الميلاد ، صحيح أن أسأل كم مرة كانوا
يزاولون ذلك من قبل بن قنابل العربية كانت تستعمل في مصر
في المحيط وتقديم القرائن آلاء منعمه من السنين . فهل كان يؤتى
بها في سفن عربية خلال العرب الواقعة بين الرحلات المعروفة القامه
التي وصفها مصرعون في الحروب ؛ إن هذا يبدو ممكناً في ضوء الأدلة

التي تقدمها مثل خبر : « لا يسم أن يكون اسمه ملكاً » . (١٠٠)
مادة رودوك كس . ترجمه المذكور في هـ ص ٢٢ ، ص ١١٧ .

(٢٢) أ. ر. ج. ص ١٠٢ ؛ و ن . رودوك كس
N Rhodokanakis في اسمه Die Sarkophaginschrift von Gizeh
مجله Zeitschrift für Semitistik ، المجلد الثاني (١٩٢٤) ، ص ١١٣ —
١١٤ . كذلك ف . شفاتر W. Schwartz في بحثه :

Die Inschriften des Wüstentempels von Redesiya .
Jahrbuch für klassische Philologie ، المجلد ١٥٣ (١٨٩٦) ، ص ١٥٧ .
تمس : اسم : يوناني المسمو شكر لعموده سائلاً من أرس سبأ ، ولكن
من قبله ، مثل على أنه رحل في مدينة وديده أو سبأ . ويدل برعوس ،
أصل ٢٦ ، دالة قوية على أن اسم يونانية كانت يوم رحلات إلى بلاد
سبأ . ويوحى بذلك أيضاً شمس بديروس في حديثه وعده .
والمراد عن سبأين يوناني — فسوف Pauly-Wissowa : Real-Encyclopädie
مادة سبأ Saba .

التي انحدرت إليها من أوائل العصر الهلنستي؛ ولكن لا يمكن إثبات شيء، لأن الطريق الآخر، طريق القوافل عبر صحارى بلاد المغرب وسيناء، كان قائماً أبداً.

ويصف أجاتارخيدس في عبارات لا يجدر سياها الرحلات البحرية على الساحل فيما وراء جنوب الجزيرة العربية، ومن الممكن أنه كان ياجأ إلى أخیال لسد بعض الثغرات في معلوماته. وهذا ما يقوله: « فإنه يبدو أن ثمة أريجاً سماوياً تقصر السمكات عن وصفه كان يحرك حواس كل إنسان ويشيرها. بل إنك لا تعلم نصيباً من هذه المتعة حتى إذا ابتعدت بالسفينة عن الساحل. ففي الربيع، كما هبت ريح من البلاد رأينا الشدى المطر الذي يفوح من شجيرات المرو وعمره يبلغ ما قارب الأرض من البحر ». ويصل بنا الجغرافى الحليل بعد ذلك إلى « الحزر السعيدة »، ومن الجلى أن الاسم اليونانى هو رجمة « دفيبا سوحاتارا » *Dyipa Sukhata* في السنسكريتية، أى سوططرة *Socotru*. وهو يقول إن التجار كانوا يفدون على هذه اجزر من جميع الأنحاء، ومنها باتالا *Patala* عند مصب نهر السند، وولاية فارس

* أى « جزيرة السعدة ». وقد ترجمها أجاتارخيدس (فصل ١٠٣)
بـ *nésol eudanmones*. (الترجمة)

** هي مدينة حيدرآباد (سند) الآن، كما تقول ه. ف. توبر *H. F. Tozer* =

Persis ، وكردان . وعلى هذا نرى سوفطرة تكسب منذ القدم طابعها الدولي ، فكان الهنود والعرب واليونان وربما الفرس والإفريقيون أيضا يختلطون في أسواقها . ونقول رواية كانت شائعة في القرن السادس الميلادي بن طليموس أوفد « مسوطنين » colonists إفريقيين إلى الجزيرة . ولكن الأرجح أنهم كما تجاراً أفادوا هناك بمحض رادتهم (٢٣) .

وجميع الشواهد تدعو إلى الاعتقاد أن مدن بلاد العرب وسوفطرها كانت في هذه الفترة مراکز التجارة بين مصر والهند في جميع صورها . وقد ذكرنا من قبل ما قاله أجنارخيدس عن الوسطاء السبئيين وسوفطرها ، ونشير الآن إلى ما يقوله برييلوس عن عدن Arabia Eudaemon :

A History of Ancient Geography = ص ١٣٨ . (المرحم) ، ص ١١٠ ، ١١١ (كوردج ، ١٩٣٥) .

(٢٣) أجنارخيدس ، فصل ٩٧ (ملئون عنه) و فصل ١٠٣ . و ملئون ، الفردوس المفقود ، الكتاب ١٠ . ملئان ١٦٢ و ١٦٣ : « سدا سدا اندى يفوح من ساحل بلاد العرب السعيدة ملئ ملئون » . و ملئ ملئون مرأ وصف أجنارخيدس كما قاله ديودور ، الكتاب ١١ ، الفصل ٤٦ . و ملئ برييلوس ، الفصل ٣٠ . وكوزماس ، الكتاب الثالث ، الفصلان ١٧٨ و ١٧٩ .

* أي « بلاد العرب السعيدة » ، وبدل تسمية عدن بهذا الاسم الذي كان يسمى به اليمن كلها على أهميتها البالغة في ذلك الزمن قدم (ملئون ملئون)

« كانت تسمى « يودايمون » Eudaemon ، وكانت مدينة هامة في مضي ،
عندما كانت الرحلة من الهند إلى مصر أمرا لم يتحقق بعد ، وعندما
كانوا لا يعرفون على الملاحه من مصر إلى الموانئ ، الواقعة وراء هذا
المحيط ، بل كانوا يأتون جميعا إلى هذا المكان ؛ وفي تلك الأيام كانت
تتدفق السلع من كلا البلدين ، كما تنافى الإسكندرية الآن الأشياء ، التي
تجلب من الخارج ومصر معا » . ولعل السفراء الذين تبادلهم بطليموس
الثاني مع شاندراجوبتا Chandragupta وأسوكا Asoka ، إمبراطوري
موريا Maurya ، والنساء والثيران وصفوف الرخام الهندية التي
عرضها في موكب مصر الذي أودع في ٢٧١ — ٢٧٠ ق . م ، لعل
هذه وهؤلاء ، قد جرى بهم على هذا النحو من طريق الموانئ ،
السبئية . (٢٤)

= وماريا هوفتر ، المرحمة المذكور بحدود هامس ٩ ، ص ٨٩ . واضرب ،
المرجحة المذكور أولا في هامس ١٦ ، ص ١١٥ . (المرحمة)

* دولة هندية أسسها شاندراجوبتا حوالي ٣١٥ ق . م . (المرحمة)

(٢٤) برسيوس ، الفصل ٢٦ (القول عنه) ؛ واضرب الفصل ٣٧ . و . ف .

أبو W. Otto و . . . جنسون H. Bengtson : Zur Geschichte Niederganges :

des Ptolemäerreiches (ميونيخ ، ١٩٣٨) ، ص ١٩٤

وما بعدها ؛ وفيه ذكر مصادر عن سيروس ملك الهند ، وكذلك عن رجل

يسمى سوميون الهندي Sophôn Indos في الرديسية (مصر العليا) (المرحمة ؛

نعمه إدفو على الضفة الأخرى من النيل ، في قرابة ثلاث وثمانين قبل الميلاد . =

ولدينا أدلة على وجود تجار عرب في جزيرة ديلوس Delos ببحر
البحر في القرن الثاني قبل الميلاد ، وكانت عندئذ مركز تجارة الشرق مع
بلاد البحر المتوسط ؛ وثمة قصة نفوس معينية وسبئية مكرسة لآلهة
عربية جنوبية (٢٥) . ولكن حدث في أحريات هذا القرن تطوران
هامان في صلات البصرة بالهند ، لعلهما عكرا صفو العرب احمويين في

== وهو اثران عظيمين يعود تاريخه عود إلى عهد فارس (مرأى ووجنس) .
وشهد ترويس . مقال ٢٦ ، من تردد بين همدان على ملك في أفسور
مدينة .

(المرحوم : شرأ ووجنس) (س ١٩٥ مع هامش ٢) . استدلالا على وجود
علاقات بين الحضارة الهندية في عهد الأول من القرن الثالث قبل الميلاد ، إلى نفس
المرحلة في ردسية برحق يدعى سوفون الهندي ، يرجع إلى القرن الثالث أو الثاني
قبل الميلاد . وعما يذكران ما يراه . هولس (Journ Roy Asiat.) E. Hultsch
Soc. سنة ١٩٠٤ ، س ٤٠٢) من أن سوفون منشورة عن صبيحة
سكربتة Subhānu ومعناها « المتألق » . وانظر ه . ج .
رونس (Intercourse between India and the H. G Rawlinson
Western World) (ترجمة عربية ، كمدج ١٩٢٦) ، س ٩٩ مع هامش ١١ ؛
وارن : Hellenistic Civilization (ترجمة عربية ، لندن ١٩٣٠) ،
س ٢١٦ ، وكذلك كتابه المذكور في هامش ٢٧ (ترجمة عربية ، كمدج
١٩٤١) ، س ٣٧٠ ، هامش ٢) ؛ ورستوفس (المراجع المذكور في ه . س
٢٨ ، س ٣٧٠ ، ٢٥) .

(٢٥) رستوفس : Hellenistic World ، الجزء الثاني ، س ٧٠٢
وهامش ١٢٥ .

أول الأمر : (١) فبطليموس السابع (يوجرتيس Energetes الثاني ، ١٤٦ — ١١٦) كان فيما يبدو حريصا على النهوض بتجارة البحر الأحمر : ففي نقش يرجع إلى عام ١٣٠ ذكر لموظف « مسئول عن سير السفن » وعن الطريق الصحراوي الممتد إلى فقط . ثم إننا نسمع فيما بين ١٢٠ و ١١٠ ق . م عن رحلات بحرية مباشرة من مصر إلى الهند كان يقودها يودوكسوس الكيريكي Eudoxus of Cyzicus . ويظهر أنه بدأت منذ ذلك الوقت رحلات منتظمة إلى الهند ، وأنه كان للوك مصر بعض الإشراف عليها : تدل على ذلك أربعة نقوش تكريسية وجدت في مصر . وهي ترجع إلى ما بين ١١٠ و ٥١ ق . م ، وفيها ذكر لموظفين بطالة « مسئولين عن البحريين الأحمر والهندي »^(٢٦) .

(٢) والتطور الثاني هو أن يونانيا يدعى هبالوس Hippalus تعلم ، خلال رحلات يودوكسوس أو بعدها بسنين قليلة ، فن الملاحة المباشرة في المحيط من بلاد العرب إلى الهند بمساعدة الرياح الموسمية الجنوبية

* كزيكوس Cyzicus ، مدينة قديمة في آسيا الصغرى تعل على بحر مرمرة . (المذبح) .

(٢٦) بوسيدونيوس Posidonius في اسكريبون ، كتاب ثاني ، الفصل ثالث . القسم الرابع . ويورد أبو وينجتون ، المرحوم اندكوز ، ورستوفنس : Hellenistic World ، الجزء الثاني ، ص ٩٢٣ — ٩٢٩ وأهوامش ٢٠٣ — ٢٠٧ ، جميع المصادر المتعلقة بهدد نقوس . ويذكر اسكريبون ، الموضع المذكور ، قصة سفينة هندية تحطمت على ساحل مصر .

الغربية التي تهب في الصيف . وفي أول الأمر لم يتفهم أحد بهذه المعرفة الحديدية . لا في قطع المياه الشمالية من الحجر العربي بين ساحل ميرة ودلتا السند مباشرة ؛ ولكن أحد رماضة السفن يردادون جراه وإقداما حتى رأيانهم تقصدون من اطراف جنوب الحجر الأحمر إلى ساحل Malabar مباشرة . ولا يرد ذكر هذه الأحداث في أى مرجع متقدم على برسيوس وسيني ، وكان الرأى السائد أن هبالوس وفق إلى اكتشافه في عهد كلاوديوس (٤١ — ٥٤) ؛ ولكن مال الباحثون أحرا إلى تسنده إلى العصر البطلمي المتأخر . ومن الممكن أن هبالوس كان الملاح الذى يحب يودوكسوس ؛ وإذا كان ذلك كذلك فلا بد أنه سبقت يودوكسوس فترة كان اليونان يقومون فيها برحلات ساحلية إلى الهند ، فإن بربيلوس يوحى بأن هبالوس لم يكن أول من أبخر إليها . وقد يكون يودوكسوس أول يوناني قام برحلة ساحلية من هذا القبيل ، ثم جاء هبالوس فيما بعد ؛ ومهما يكن من شئ ، فإنه لا يكاد يمكن نسبة اكتشافه إلى ما بعد ٩٠ ق . م ، فإن الزمن لا يتسع للمراحل اللاحقة التي تطور خلالها الطريق الذي نذكره هنا إلا إذا كان الاكتشاف قبل ذلك التاريخ .

* أو بلاد الغافل كما سميا نريك (الترجمة المذكور في هامش ٦٥ .
(س ٢٢١ ب . (المترجم)

وقد كان اكتشاف هبالوس حدثاً له أهمية بعيدة الأثر ، ولكنه في الوقت نفسه يثير مشاكل أمام المؤرخ . فيصح لهدين السببين أن تناوله في شيء من التفصيل . فما الذي كشفه هبالوس حقاً ؟ يقص علينا بريبلوس قصة ذلك فيقول : « هذه الرحلة كلها كما وصفتها ، من فناء Cana وعدن Eudaemon Arabia ، كانوا يقومون بها في سفن صغيرة ، تسير حول شواطئ الخليجان قريبة منها ؛ وكان هبالوس أول ملاح عرف بملاحظة مواقع الموانئ ، وأحوال البحر كيف يسير في طريقه عبر المحيط . ففي الوقت الذي تهب فيه عندنا الرياح الإيتيرية Etesian تهب الريح على شواطئ الهند من المحيط ، وتسمى هذه الريح الجنوبية الغربية هبالوس . ومنذ ذلك الحين حتى يومنا هذا تطلع السفن بعضها من فناء وبعضها من «رأس التوابل » Cape of Spices : فالقاصدون إلى داميريكا Damirica يميلون برأس السفينة بعيداً عن الريح ؛ بينما رى القاصدين إلى برنجارا

* تهب من بحر المتوسط من الشمال الغربي نحو أربعين يوماً في فصل الصيف .
(المرجع)

** Cape Aromata . وهو رأس حواردافوي Guardafui الذي سمي به
غرب رأس عسر . من دائرة المعارف الإسلامية ، مادة Guardafui ،
مسحة الإنعبرية ، المجلد ثامن ، ص ١٧٩ ؛ وخط . ص ٨٥ - ٨٦ . (المرجع)
*** في جنوب الهند . انظر ص ٢٠٥ .

(المرجع)

وسكيثيا Scythia يسرون على طول الساحل مدة لا تزيد على ثلاثة أيام ثم يساكون فيما تبقى من الزمن نفس الطريق ممتدا إلى البحر مباشرة من تلك المنطقة ، تصحبهم ريح مواسية ، بعيدين عن الأرض ، وهكذا يسرون في عرض البحر إلى ما وراء الخلجان المذكورة .

فيمكن واستعمال كل شيء ، أن هبالوس لم يكشف وجود الرياح الموسمية . فقد كان العالم بوجودها وبمواسمها شامعا بين اليونان منذ عوده بيارحوس من الهند (٣٢٦ — ٣٢٥) : وبدا افترضنا أن الأمر لم يكن كذلك ، فإن أول فريق من اليونانيين تقضى عاما خارج البحر الأحمر كان قبيحا بأن يعدم بها . وكان العرب عاجزين عن الاحتفاظ بها « سرا تجاريا » عجزهم عن إخفاء الشمس أو القمر . ويجب أن نلاحظ بعد ذلك أن بربيلوس وبديتي لا ينسبان إلى هبالوس أى اكتشاف فيما يتماق برحلة العودة من الهند . فمن الخفى أن العرب واليونان معا كانوا يستطيعون القيام بهذه الرحلة في جميع الفصول ، مستعينين في فصل الشتاء بالرياح الموسمية الشمالية الشرقية ، التي تتيح أطيب الظروف الممكنة للملاحة غربا . فما اكتشفه هبالوس هو ، كما نقول بربيلوس في جلاء ووضوح ، كيفية الإفادة من الرياح الموسمية في رحلة الذهاب إلى الهند . هذا إلى أن الرياح الموسمية الجنوبية الغربية التي تهب في الصيف هي

* على نهر الهند . وهي غمر سكيثيا شمال البحر الأسود . (المرحوم)

ولا ريب الرياح التي ينتفع بها في هذا السبيل . فبريلوس وبلينى يذكران الموسم في فقرات عدة ، وذلك حيث يقولان إن السفر من مصر يكون في يولية ؛ وهما يذكران معا اتجاه ريح هبالوس ، جنوبية غربية أو غربية ؛ بل إن بريلوس يقول صراحة إن الرحلة محفوفة بالأخطار ، وهذه صفة لا تصدق إلا على الرياح الموسمية الجنوبية الغربية .

ولكن إذا سلمنا بهذا ، وجب علينا البحث عن تفسير له . فالمشكلة تبدر إلى ذهن أى ملاح مُحَدَّث يعرف المحيط الهندى . فمعد ما تهب الرياح الموسمية الجنوبية الغربية ، من يونية إلى أكتوبر ، تكون عنيفة عامة ، ويكون البحر صاخبا ، فلا نستطيع أية سفينة شراعية مواجهتها أحيانا . هذا إلى أن ساحل ما لا بار تنقصه الموانئ ، كما أن الوقوف بعيدا عن الشاطئ ، في طريق رياح غربية قوية أمر غير آمن . والمنهج الذى تتبعه السفن العربية الآن في السير من عدن هو أن تقلع في الشتاء ، وتسير في محاذاة ساحل حضرموت محتمية به ، ثم تلتقى بنفسها أمام الرياح الموسمية الشمالية الشرقية من منطقة تقارب الشمال والشرق . وهى في هذا لا تلقى صعوبة ما . فلم إذن احتار اليونان والرومان القيام بالرحلة في موسم آخر تكتنفه المخاطر ؟ .

إن أية إجابة على هذا السؤال تتطلب بعض التكهّن . وأسلم منهج للوصول إلى إجابة هو أن نحمل نقطة بدايتنا السبب الذى أورده المرجعان

معاً ، فهما يقولان إن السب في القيد بالرحلة مع الريح الجنوبية الغربية هو أنها أسرع . و «الأيام الأربعون» التي يجدها بليني للرحلة من أوكيليس Ocellis إلى موزيريس Muziris لاتبدو مدة قصيرة بصفة خاصة ؛ ولكن لا بد أنها كانت على أية حال أقصر من الرحلة الساحلية التي كانت مأتوفة من قبل . فهذا هو المعنى المباشر لكلمة «أسرع» . ولكن لما كان في الإمكان أصلاً الإبحار من الريح الموسمية الشمالية الشرقية في رحلة الذهاب ، فإن ما يقوله المرجعان يعني أيضاً أن الرياح الجنوبية الغربية كانت أسرع من هذه أيضاً ، وإلا لأبحر اليونان معها . ثم إنه ربما كانت الرياح الموسمية الشمالية الشرقية غير ملائمة لبعض الشيء ، من ناحيتين للسفن اليونانية القادمة من مصر : أولاً أنها حين تقطع الجزء الجنوبي من البحر الأحمر تواجه رياحاً جنوبية شرقية وشرقية تسود تلك الأرجاء . قبل موسم الرياح الموسمية الشمالية الشرقية ثم خلال هذا الموسم كله ، وهو يمتد من نوفمبر إلى مارس . والناحية الثانية : أن السفن اليونانية لم تكن تستطيع حين تبلغ المحيط الهندي محاراة السفن العربية التي تشملها هياكلها على مقدمة

* انظر عن مكان أوكيليس تحت ، المرجع المذكور أولاً في هامس ١٦ ، ص ١١٤ أسفل — ١١٥ . (الترجم)

** في الآن كرانجانور Cranganore . انظر رولفسون : Intercourse between India and the Western World (١١١ و ١٢٠) وصف (ص ٢٠٥ — ٢٠٨) . (الترجم)

ومؤخرة) هذا إذا افترضنا أن اليونان كانوا يسرون في المحيط الهندي سفناً
مراعاة الهياكل كسفنهم في البحر المتوسط) ؛ ولهذا كان عليها أن تسير
طويلاً محاذية ساحل بلاد العرب الجنوبية قبل أن تميل نحو الهند مع ريح
شمالية شرقية . أما إذا انتفعت بالرياح الموسمية الجنوبية الغربية فإنها تتلافى
عندئذ كاتاهاتين الصعوبتين . فإن ريحاً شمالية غربية تسود الجزء الجنوبي من
البحر الأحمر خلال شهور الصيف ، وهذا يفسر ما كان يستحسنه الملاحون
من مغادرة مصر في يولية . فقد كانت السفن عندئذ تستطيع المضي
قدماً في المحيط أمام الرياح الموسمية الجنوبية الغربية في أغسطس ، وتصل
إلى مقربة من ساحل مالابار بعد أول سبتمبر ، وهو وقت تكون فيه آمنة
آسيا . فهذه رحلة شاقة ولكنها سريعة . وقد عرف هيرابولس على نحو ما
كيف يقوم بها ، وذلك « بملاحظة مواعيد الموانئ ، وأحوال البحر » .
وتبعه غيره من اليونان ، وزادوا عليه ، وطالوا يصلون إلى الهند بهذه
الطريقة المنطوية على الجرأة والإقدام مائتي سنة أو أكثر^(٢٧) .

(٢٧) هيرابولس ، فصل ٥٧ (المثلث ٤٤) ؛ وبيبي Natural History ،
الكتاب السادس . قسم ٢٦ . وفقرة هيرابولس : تصل إلينا سليمة ، ولكن
المعنى العام واضح ، وقد نقلت ترجمة شمس . وانظر في تاريخ هيرابولس : أبو وديجنسون ،
المرجع المذكور ، وقد حللنا الأدلة تحليلاً دقيقاً وحملناه مع بودوكسوس ؛ وانظر
كذلك رستوففس ، المرجع المذكور ، وهو يميل إلى الرأي نفسه . وأوضح
أرون : The Greeks in Bactria and India (المرجع : الضعة الأولى) =

والآن يصح لنا أن نسأل سؤالاً عن العرب : كيف كانوا يذهبون إلى الهند ؟ ليس ثمة في أعرف معلومات مباشرة تتعلق بهذه الفترة . ولكن يجوز لنا استخلاص بعض النتائج من معلومات أخرى . فإذا كان هالوس قد سار مع الرياح الموسمية الجنوبية الغربية ، وكان هذا كشفاً فام به ، فلا بد إذن أن هذه الطريقة تكون هي التي يتبعها العرب قبله . وثمة شيء آخر هو أنه بينما كانت السفن اليونانية تبنى بناءً فورياً ، كما سألنا ، كانت سفن العرب تسد ألواحها بألياف حور الهند ؛ فكانت لا تصح إلا للبحر المعتدل ، وتنصدع في البحار الصحابة . فلا يحمل ألب أمها سارت مرة مع الرياح الموسمية الجنوبية الغربية . فيبقى طريقان . فيما أن العرب كانوا يقطعون الرحلة كلها محتذين سواحل بلاد العرب وإيران .

== (كيردج ، ١٩٣٨) ، ص ٣٦٦ — ٣٧٣) . سنناداً إلى س . ك . فلا يمكن نسبة هالوس إلى زمن متأخر عن ٩٠ ق . م . وأنا مدين للميراج . ج . و . و . A. J. Villiers معلومات قيمة عن أحوال الملاحة في المحيط الهندي . وانظر ن . ب . ر . ك . ن . C. N. Parkinson Trade in the Eastern Seas, 1793-1513 (كيردج ، ١٩٣٧) ، ص ١٠٦ ؛ كذلك و . و . ك .

W. W. Clemensha في بحثه The early Arab thalassocracy ، Journal of the Polynesian Society ، العدد ٥٢ (١٩٥٣) ، ص ١١٠ — ١٣١ ، وكلام الكتاب عن أنوار الحمرافية ، الفصل ٤٤٤ عن أنوار تاريخية . وانظر أيضاً The Red Sea and Gulf of Aden Pilot ، الفصل الأول ؛ وكبرى : Geographic Background to Greek and Roman History ، ص ٢٠٤ — ٢٠٥ . وانظر عن نيارخوس : أريان في Indica ، الفصل ٢١ ، القسم الأول .

وقد فعل اليونان ذلك قبل هبالوس ، ويحتمل كثيراً أنهم كانوا في هذا ينسجون على منوال العرب . وإما أن العرب كانوا يفيدون من الرياح الموسمية الشمالية الشرقية على النحو الذي وصفناه آنفاً ، كما يفعلون اليوم ، وكما كانوا يفعلون في القرون الوسطى على نحو يكاد يكون قاطعاً . وهذا أيضاً معقول . ومن المحتمل كثيراً أن العرب كانوا يسلكون الطريقين معا . ومعلوماتنا قليلة عن القرن الأول قبل الميلاد قبل نهاية الجمهورية الرومانية . ولكن يحتمل أن عدد السفن الزاهية من مصر إلى الهند قد تضاعف خلال الحكم الضعيف الذي مارسه البطالمة المتأخرون ، والفوضى التي جلبتها الحروب الأهلية الرومانية . وربما كان اسطرابون يشير إلى هذه الفترة حين قال إنه « فيما مضى لم تكن تقدم ولو عشرون سفينة [كل عام] على عبور الخليج العربي [البحر الأحمر] للخروج إلى ما وراء المضيق » (٢٨) .

ولما أعاد أوغسطس (٣١ ق . م — ١٤ م) الأمن إلى ديار البحر المتوسط ، تحسنت المواصلات ، وزاد الرخاء العام من الإقبال على التحف الشرقية في روما والإسكندرية وغيرهما من المدن الكبيرة . وكان عصر أباطرة أسرة يوليوس — كلاوديوس وأسرة فلافيوس Flavius

(٢٨) اسطرابون ، كتاب ١٧ ، فصل الأول ، قسم ١٣ (المجلد

عنه) .

(٣١ ق. م. — ٩٦ م) عصرا ذهب للتجارة اليونانية الرومانية مع الهند وبلاد العرب . وفي أوئل عصر أوغسطس ، كتب اسطرابون يقول إن مالا يقل عن ١٢٠ سفينة كانت تنحدر في العام الواحد من ميوس هورموس *Myus Hormus* إلى الهند ، على خلاف ما كانت عليه الحال من قبل . وفي عهد نيرون (٥٤ — ٦٨ م) شكك بليني من استنزاف أموال الإمبراطورية الرومانية ، وسجل عبور ذلك الإمبراطور في حرق اللبان في حمارة روجه الثانية وبابا *Poppaea* . وقد وجدت في الهند كثير من النقود الرومانية ، ويدل قيام معبد لأوغسطس في موزيريس بساحل مالابار على أن عدداً غير قليل من التجار اليونان والرومان كانوا يقيمون فيها . وقد وصفت كثيراً هذه التجارة ، ولهذا سأقتصر على ذكر خصائصها الأساسية كما أوضحها بريبلوس وبلييني . فالإسكندرية كانت نهاية مطافها غربا . ومن هناك كانت السلع من خمر وبرونز وقصدير وذهب ومصنوعات مختلفة تنقل على النيل إلى فقط ، ومنها برا إلى ميوس هورموس أو بيرينيكى . وكان يركب من هذين

* تولى تولى (*Egypt in the Classical Geographers*) ، في عهده
مؤلف (إنها أبوشهر القبل الآن ، وهذا ما أراء أستاذ جوجنوت *P. Jouguet* .
Macedonian Imperialism) ترجمه ر . ر . دور *M. R. Dobie* ، لندن
(١٩٢٨) ، ٢٧٥ ، هامش ثانياً ، وأيضاً (ترجمه ر . ر . دور أولاً في
هامش ١٦ ، ص ٥٢) . (انترجم)

الميناءين في سفن كبيرة . فإذا كانت بلاد العرب الجنوبية مقصدها ، سارت إلى مورا Muzi ، وهي سوق اللبان وغيره من المطور السبئية . ولكن السفن الداهية إلى الهند لم تكن ترسو فيها ، وإنما كانت تترود بالاء في أوكيدس أوكاني (على مسيرة ثلاثين يوما في البحر من بيريبكي) . فإذا كانت قاصدة إلى ساحل مالابار — موزيريس (ميزور Mysore) أو غيرها — سارت عبر المحيط مباشرة . ويقدر بليبي أربعين يوما للرحلة من أوكيليس إلى موزيريس ، ويقول إن السفن كانت تحمل معها رماة للسهام لدفع عادية القراصنة . ولكن إذا كانت الغاية بريجازا (بروتش) أو أي ميناء في الشمال الغربي من الهند ، سارت السفن على طول الساحل حتى رأس سيأحروس Cape Syagrus فيل أن تأخذ في عبور المحيط . وكان ثمة طريق آخر هو السير في محاذاة الساحل الإفريقي حتى رأس التوابل ، وربما الوقوف أيضا عند سوفطرة قبل بدء الرحلة إلى الهند . وكانت تشحن في شمال الهند سلع الحرير والقطن وغيرهما من الأقمشة الرقيقة ، وفي الجنوب الجواهر والفاقل . وكانت سيلان معروفة ، وإن لم تعقد معها صلات منتظمة بعد . ولكن يذكر اسطرابون أن

* تقول المؤلف فيما بعد (ص ٨٢) إنها محاذية أو على مسيرة منها .
(المترجم)

** هي رأس فرات . انظر ص ١٦٠ . ترجمه المذكور أولا في هامش ١٦ ،
ص ١٣٣ (الملاحم)

مبلغاً جماها شغلا للإمبراطورية الرومانية . فكان يجب حماية التجار من القرصنة في البحر والاستغلال في الموانئ ، وكان يمكن في الوقت نفسه أن يكونوا مصدر دخل معقول لخزينة الدولة . فأمر أوغسطس بحملة أيلْيوس جالوس Aellus Gallus العربية (٢٥ أو ٢٤ ق . م) ليُسمر العرب الجنوبيين بقوة الرومان ، وربما كان من أغراضه أيضا احتلال إحدى عواصمهم . ولكن كانت هذه الحملة قاسية الخطأ ، فقد سلكت شر طريق ممكن ، فقد سارت بها السفن أولا عبر جزء شاق من البحر الأحمر يمتد من حايح السويس إلى ليوكي كومي على الساحل الشمالي الغربي من الجزيرة العربية ، ثم قطعت بعد ذلك مئات الأميال فوق الأرض الوعرة الممتدة في غرب الجزيرة حتى التين . ولاتعني الرحلة البرية ، ولكن يصف اسطرابون رحلة البحر وصفا موجرا يبعث على الاهتمام .

فهو يقول : « كان الخطأ الأول بناء سفن طويلة [سفن حربية تسير بالمجاديف] ، مع أنه لم تنش ولم يكن ينتظر أن تنشب معركة في البحر . فالعرب ليسوا سديدي الميل إلى الحرب حتى على الأرض ، وإنما هم في الغالب أصحاب تجارة ، ولا ميل لهم إطلاقا إلى الحرب في البحر » . وهذه العبارة الأخيرة فيها تعميم بعض الشيء ، فقد شهدت أيام البطالمة قراصنة من النبط . ولكن كان النبط في عصر اسطرابون حلفاء لروما تابعين

له ، ولم يكن في تلك الأرجاء شمس عظم يستطيع إبداء أية مقاومة في البحر . ولما أدرك حانوس خطاه ، بنى ١٣٠ من السفن النافلة للجمود (Skeuagōga) . وهي سفن شراعية تحتاج إلى عدد قليل من الملاحين ، وتسمح لعدد كبير من حمود . « وبعد آلام وشدائد عدة وصل بعد خمسة عشر يوماً إلى يوكي كومي في بلاد البط ، وهي ميناء تجارى كبير . وذلك بعد أن حصر البحر من السفن - ضاع بعضها بكل من كان عليه - فصاعداً الرحلة لا تسبب أى عذو » (٣٠) .

ولعل الرومان استفادوا محاولة السيطرة على بلاد العرب الجنوبية ، وحققوا ميناء عدن في حكم كلاوديوس (٤١ - ٥٤ م) أو قبله . ويقص علينا برييلوس قصة هذا الحدث في جملة واحدة قصيرة هي : « ولكن فيصر : Kaiser ! أحصمها قبل أيامنا بر من غير طويل » . ولكن احتدم الجدل طويلاً حول هذه العبارة . وغاية ما أسلم به هو أن هذا العمل كان ممكناً من الناحية البحرية . فمسافة بحراً من ميبوس هورموس أو بريدكي إلى عدن ليست أبعد من المسافة التي تفصل بين بونيولى

(٣٠) - در عن حملة حانوس : استرابون . كتاب ١٦ : ١٠٠٠ . و . ١٠٠٠٠ .
 . حود من فصل ٢٣ . و . ٢٣ . و . ٢٣ . و . ٢٣ .
 . كتاب ١٦٨ . فصل ١٦٨ . و . كتاب ١٦٨ . فصل ١٦٨ .
 . في بحر العرب : حانوس فيصر : Gaus Caesar . حيد أوغسطس .
 . في سنة ١٠٠٠٠ ميلاد .

Puteoli والإسكندرية . ولم تكن الحاجة تدعو إلى سفن حربية إذا كانت الدول التي تحدد الجزء الجنوبي من البحر الأحمر عاطلة منها — وليس ثمة ما يدل على أنه كان لديها من ذلك شيء . وفي هذه الحالة كان كل ما يتطلبه الأمر بضع سفن تجارية بريثة المظهر ممتلئة بمئات فيلة من جنود الفرق الرومانية ؛ متى نزلوا إلى الشاطئ ، لم تكن قوات الأمير المحلي ندا لها ، حتى إذا حاولت . فيكون الأمر كله أيسر إلى حد بعيد من حملة أيلويس جالوس ، أو غزو الفرس لبلاد العرب الجنوبية بحراً في القرن السادس الميلادي^(٣١) .

* هي الآن ميناء بيسوولي Pozzuoli بالقرب من نابولي . (المترجم)

(٣١) تريبلوس ، الفصل ٢٦ (المنقول عنه) . وقد شك الناصرون المتدمرون (المترجم : لنس تريبلوس) في صحة الحدث ، وغيروا Kaiser إلى اسم أمير عربي جنوبي : انظر ملر و شيب في هذا الموضوع . وأيد بعض العلماء المتأخرين صحة Kaiser : م . رستوففسكي في بحثه : Zur Geschichte des Ost und Sudhandels im ptolemäisch-römischen Aegypten Archiv für Papyrusforschung ، المجلد الرابع (١٩٠٧ — ١٩٠٨) ، ص ٣٠٦ وما بعدها ؛ و أ . كورتمان في بحثه Die historischen Nachrichten des Periplus maris Erythraei über Arabien الأول (١٩٢١) ، ص ٦١ — ٦٢ ؛ وف . شور W. Schur في بحثه Die Orientpolitik des Kaisers Nero ، المجلد ١٥ Beiheft (أيار ، ١٩٢٣) ، ص ٤٦ ؛ وفرسك ، ص ١١٠ — ١١١ عن Kaiser . ولكن الحدث لا يزال موضع شك لدى — أندرسون في The Ancient

والأقرب إلى اليقين هو أن روما كانت في عصر بربيلوس حامية
لأمر صفار الحميري في حبش التين . وكانت قبيلة حمير ، التي يسميها
اليونان « هوميريائي » Homeritae ، آخذة في غلبة سبأ على السيادة
في جنوب الجزيرة . فكان من شأن المحالف مع حمير ، مقرونا بوجود
حاميه رومية في عدن ، وهو أمر ممكن ، أن يكون صماما كافيا لسد
العرب الجنوبيين مسلكا طيبا . (٣٢)

والكن المدخل اليوناني الروماني في التجاره والملاحة ترك مع ذلك
محالا فسيحا للتجار العرب . فربيلوس يخذلنا عن تجارتهم عبر البحار
في منتصف القرن الأول الميلادي ، ويصف لنا في الوقت نفسه سواحل
الجزيرة العربية والبلاد المحاورة لها . وهو يبدأ بالشمال الغربي من الجزيرة ،
فيصف ليوكي كومي بأنها سوق للنبط تستعمل في الملاحة العربية المحلية .
والساحل العربي فيما وراءها خبيث تنفر منه النفوس ، والبدو يسامون
متاع أولئك الذين يخطئ الخط العائر سفنهم على صخورهم . وهذا مرورا
بهذه البلاد « أسرع ما نستطيع » وصائنا إلى اليمن ، حيث الناس أكثر
حنوح إلى السلم ، وألقينا مراسينا على مقربة من مورا ، « وهي مدينة

Cambridge History = المجلد العاشر (كترج . ، ١٩٣٤) ، ص ٨٨٠ .
وما مدما ، وهو يرمس أيضا « صرية شوز » مائة مستندا إلى أدلة قوية .
(٣٢) بربيلوس ، فصل ٢٣ .

من الأسواق أقيمت على أساس من القانون » ، وهي محا الحاية أو على مقربة منها .

« . . . » والمكان كله مزدحم بأصحاب السفن والملاحين العرب ، وفي شغل شاغل بشئون التجارة ؛ فهم يتجرون مع الساحل البعيد إريتريا والصومال ومع بربجازا ، ويبعثون بسفنهم إليهما » . والمرسى التالي هو أو كيايس عند مضيق باب المندب ، وهي لا تعدو أن تكون مكاناً تزود فيه السفن بالماء في طريقها إلى الهند . وتأتى بعد هذا عدن Arabia Eudæmon « بلاد العرب السعيدة » ، واليناء الحقيقي الوحيد في شبه الجزيرة العربية . وكانت في العصور القديمة ، كما رأينا ، السوق الذى تتبادل فيه السلع الهندية والمصرية . أما الآن ، بعد أن لم تعد حتى مجرد ميناء تتوقف عنده السفن اليونانية والرومانية القاصدة إلى الهند ، فقد انحدرت إلى مستوى « قرية على الشاطئ » ، لعلها كانت تضم حامية رومانية تضى عليها شيئاً من البهجة والحياة . وإلى الشرق من عدن تقوم كاني ، التى يسميها حزقيال كنيه ، وهي مكان حصن الغراب .

* يقول خلار (المرجع المذكور في هامش ١٦ . ص ١٣٨ و ١٦٨) إن موزا هي موزع الحاية بالقرب من محا . وانظر تحت (المرجع المذكور أولاً في هامش ١٦ ، ص ١٠٦) . (المرجع)

** انظر ملاحظتنا السابقة في هذا العدد (هامش ٩ . الملاحضة الأولى) .
(المرجع)

« وهي سوق لكل البان الذي يروح في البلاد ، يؤتى به إليها على ظهور الجمال ، وفي الأرمات الحمية المصنوعة من الجلد ، وفي القوارب . ولهذا المكان أيضا تحاربه مدن ساحل البعيد ، و برينجازا وسكينيا وادي السند و عمارة وفارس المحاذرة لها » . وتذكر بعد ذلك مسخا Moscha ومواقع معبره أخرى على ساحل حصر موت ؛ وكذلك جزيرة سوفطره ، وهي تامة « تلك بلاد اللبان » (بلاد العرب الجنوبية) ، ويسكن فيها على الساحل الشمالي تحار عرب وهنود ويونان^(٣٣)

هذه الفقرات التي تقدمها تدل على أن سفن تجارية عربية من مورا وكاني كانت تقوم بتجارة منتظمة مع برينجازا . وليس في بريولوس دليل على أن العرب تجاوزوا برينجازا جنوبا ؛ ولكن يحتمل إلى حد بعيد أنهم كانوا يقصدون إلى ساحل مالابار طوال عدة قرون للحصول على الخشب الذي كانت تنمي منه سفنهم (انظر الفصل الثالث) . ويقول صاحب بريولوس إنه رأى في موريريس ، أهم موانئ مالابار ، سفنا يونانية

* ترى شرنخري (المراجع المذكور في هامش ١١ ، ص ٨٥) أنها حوز معشى عرب رأس فريكت . ولكن يخالفه حلازري (المراجع المذكور في هامش ١٧ ، ص ٧٩ آخر سورة — ٨٠) قائلا إن مسجا كانت مينا مدنية ضاربة . وانظر ص ١٤٠ (المرجع)

(٣٣) بريولوس ، الفصل ٢٠ — ٣٤ ؛ وأخبار المصنوعة من من الحسان

وأخرى - لعلها هندية - من أرياكى Ariake ، وهي المنطقة التي حول بومباي. ومد رأى أيضا سفناً هندية ضخمة تسمى سنجارا Sangara على ساحل مالابار ، وأخرى تدعى كولنديا Colandia ، قاصدة إلى نهر الكنج . ولا يرد ذكر للسفن الهندية في أى مكان على ساحل بلاد العرب ، وإن كانت أرياكى وبريجازا تبتمان بسامهما (ومنها السكر) إلى ساحل الصومال في إفريقية^(٣٤).

وعلى ساحل إفريقية الشرقى كان التجار العرب يشاهدون في كل مكان حتى رهابتا Rhapta^{٣٥} بالقرب من زنجبار . وكانت تطل على البحر

* هي منطقة جوجارات Gujarat الآن ، كما يقول رونسون : Intercourse between India and the Western World . ص ١١٨ . وادرست (المرحم المذكور أولاً في هامش ١٦ ، ص ٧٠) . (المرحم)

(٣٤) رونسون . قصص ٥٥٤ و ٦٠٥ و ١٤٠ . ويقول : A. Hermann في بحثه Die Verkehrswege zwischen China, Indien und Rom (Veröffentlichungen des Forschungsinstituts für vergleichende Religionsgeschichte u. d. Leipzig ، عدد ١٩٢٢) ، ص ٨ ، إن فريق من السبئيين زاروا الإمبراطور عبدى في أوائل القرن الأول الميلادى ومعهم خرنيت إفريقى هدية له . وقد نتج لى الاطلاع على بحث هرمان ، وإنما كانت قوله هدا عن وورمجنون ، ص ٣٧٠ .

* * * على الآن كوينمان Quelimane على مرجع الشمال من دلتا الزمبيزي ، كما يقول كارل بيتر : Im Goldland des Altertums ، ص ٢٣٠ — ٢٣٢ ، ويؤيده في ذلك جلانز : Zwei Publikationen über Ophir (ميونيخ ، —

الأحرار مملكة أكسوم المستقلة السابقة ، التي أسسها مستوطنون من بلاد العرب الجنوبية . وفي الصومال وما وراءه كان يحكم أمراء عرب ، كما أن زنجبار كانت لا تزال حامية لسلطان عربي . ويقول بريستون عن رهابتا إن « أمير معاير في اليمن كان يحكمها بمقتضى حق قديم يخضعها لسيادة المدينة التي تلقاها أول ما تلقاه على ساحل بلاد العرب مورا . وأهل مورا يحكمونها لأن باسمه ، ويمشون إليها سفن تجارية يستخدمون في معظمها ربيعة ووكلاء عرب ، « انغون أهل الملاد ويتراوجون معهم ، ويعرفون الساحل والنفقة » . ويشير كاتما إلى ما وراء رهابتا بقوله « إن المحيط لم تكتشف معالنه ، وهو ينحني إلى الغرب »^(٣٥) .

= (١٩٠٢) ، ص ١٩ . ولكن فنون هيرمان فون فريش ومارك هوفه (المراجع المذكور في الملاحضة الأولى على هامش ٩ ، ص ٧٤) إن رهابتا قبله يكون ركوة kilwa الآن . وانظر أيضاً سيرنجر (المراجع المذكور في هامش ١١ ، ص ٢٥٥) وشيب (المراجع المذكور أولاً في هامش ١٦ ، ص ٩٤) وروز (المراجع المذكور في هامش ٦٥ ، ص ٢٨٧ ، هامش ٢) . وري جازر (المراجع المذكور في هامش ١٧ ، ص ٢٠٧ أعلى) أن الاسم عرب ربيعة من تركية . وأنه كان يسمى ولارب تركية . (كان جازر يرى في هذا ترجمة (ص ٢٠٦ أسهل) . من أن يتحول إلى رأى يدر . أن رهابتا لابد أنها يمكن . المذكور إلى جنوب من دار سلام أو ركوة) . (المراجع)

(٣٥) . - اوس ، الفصول ٧ - ١٠ و ١٦ (نقل عنه) - - اوس مرسب ص ١٠٩ عن genomenès (المراجع : قديم) - والفصل ١٨ (نقل عنه) . و اوس عن العرب عند في شرق إفريقيا - صير : Songs of Sindbad : A. Villiers (لندن ، ١٩٤٠)

وفي عهد تراجان وهادريان Hadrian وأسرة أنطونينوس the Antonines (٩٨ — ١٩٢ م) ظل الازدهار رائد التجارة بين دنيا البحر المتوسط والبلاد المطلة على المحيط الهندي . فقد أصلح تراجان المواصلات بين البحرين الأحمر والمتوسط . وجعل (عام ١٠٦ م) من دولة الببط على الجانب الشرقى من البحر الأحمر ، وكانت تابعة لروما ، ولاية رومانية سماها « بلاد العرب » ، وأشأ طريقاً هاماً من أيلة ، على رأس خليج العقبة ، إلى دمشق ماراً بالبتراء وبصرى . فحلت أيلة محل ليونكي كومى كأهم ميناء فى بلاد النبط . وكان النبط هم الرابحين فى المجال الاقتصادى من هذه التغييرات ، فإن البتراء لم تزدهر فى أى يوم من الأيام كما ازدهرت فى القرن الثانى الميلادى . وفى مصر أصلح تراجان القناة القديمة التى كانت الرواسب قد أفسدتها ثانية بعد عصر البطالمة ، وحفر قسماً جديداً من طرفها الغربى ليصلها بالنيل عند بابليون Babylon ، مكان مصر القديمة ، فيحسن الاتصال بالفرع الغربى أو الكانوبى Canopic من دلتا النيل ، وهو يؤدى إلى الإسكندرية . ونشأ ميناء القلزم Clysma حيث التقت قناة تراجان بالبحر الأحمر . فهذه الأعمال التى قام بها تراحان تدل على أن خليجى السويس والعقبة لم يكونا فى تلك الفترة مزار هول وخوف للملاحين اليونان والرومان ؛ وكان من أسباب ذلك وجود أسطول رومانى فى البحر الأحمر متأهب

للضرب على أيدي القراصنة . وقد وُجد في مصر نقش هام يرجع إلى أيام هادريان (١١٧ — ١٣٨ م) ، وهو يذكر رقابة من الرقابة التدمريين في البحر الأحمر ، استطاع لها الرق وحظيت باعتراف الإمبراطور . وهكذا تم نصب على أهل تدمر الدين كانوا يعيشون على تخارة القوافل ، واعتادوا تنظيم رحلات تجارية عبر مسافات شاسعة ، أن يحولوا جهودهم إلى البحر ، وإن كانت مدائنهم في قلب الصحراء^(٣٦) .

ويدلنا كتاب بطليموس كلاوديوس في الجغرافيا (حوالي ١٥٠ — ١٦٠ م) على أن اليونان كانوا في عصر أسرة أنطونيوس أكثر علما بالمحيط الهندي منهم أيام برييلوس وبليني . فقد أصبحوا الآن يركبون البحر على طول ساحل إفريقية الشرفية حتى رهاقتا . وكانوا أدري من مؤلف برييلوس بالسواحل العربية البعيدة حتى عمان . ويدكر بطليموس

(٣٦) ديوكاسيوس ، كتاب ٩٨ ، فصل ١٤ ؛ وبطليموس كلاوديوس Ptolemy Claudius ، الجغرافيا ، الكتاب الرابع ، فصل الخامس ، الفصل ١٤ ؛ و Eutropius : Breviarium ، الكتاب الثامن ، فصل ثامن ، الفصل الثاني . و Années d'Épigraphie (١٩١٢) ، رقم ١٧١ . و Economic Survey of Ancient Rome (بلينبور ، ١٩٣٣ — ١٩٤٠) ، ج ٢ ، رقم ٢٣٥ ، ص ٣٨٤ — وانظر أيضا ص ٣٤٤ . و The Ancient Cambridge History ، ج ١١ ، ص ٢٣٦ — ٢٣٨ ، طبع ر . ب . لنجدن R. P. Longden ، كذلك وورمنجتون ، ص ٩٢ وما بعدها .

في الجزء الجنوبي الغربي من بلاد العرب أسواق موزا وأوكيايس وكان
وعدن التي يسميها *Arabias emporion* وكانت تسمى قديماً *Arabia*
Endaemon . وكان اليونان في ذلك الوقت يركبون البحر إلى سيلان ،
التي يشتمل كتاب بطليموس على وصف لها . وكانوا يعرفون مصب
الكنح في خليج البنغال ، كما كان نفر قايل من المغامرين قد عبر البحر
إلى شبه جزيرة الملايو « شبه الجزيرة الذهبية » *The Golden*
Chersonese . وكان رجل يدعى الإسكندر قد تجاوزها إلى ميناء
« كتيجارا » *Cattigara* . وتدل التواريخ المتأخرة لأباطرة هان على
أن آخرين تبعوا الإسكندر ، وتنبىء أكثر مما ينبىء بطليموس بإمكان
« كتيجارا » . فقد جاء فيها أنه في عام ١٦٦ م « بعث ملك تا-تسن ،

* أي « المركز التجاري لبلاد العرب » . (المرحوم)

** أطلق اليونان اسم *Chersonese* (من *chersos* « جاف » و *nesos*
« جزيرة ») على أشباه حير أريج ، منها « شبه جزيرة الذهبية » في نحن
اصدها ، البحر هامس ١١ من نخشا من أوفر . (المرحوم)

*** مدسة وميناء هام شبه مصادر يونانية ورومانية إلى « سيناي »
Sinae (لصيد الخنازير) . وقد يكون هانوي *Hanoi* أو كان — تشي
Kian-chu في حايج تشج كنج *Tong King* ، كما يمكن أن يكون كانتون *Canton* (فلا
عن *The Oxford Classical Dictionary* (أكمورد . ١٩٤٩) ، تحت
الكلمة) . وانظر حري : *Arabia and the Far East* ، ص ١١٩ وهامش ٤ .
(المرحوم)

أنطون An-tun] ماركوس أوريليوس أنطونيوس Marcus Aurelius Antonius [، يوفد أحدهم مدبوعه حدود حتى — نام Jih-nam] أنم Annam [يهدي العاج وفرون الخرافات ومواقع السلاحف البرية . وإلى ذلك الوقت يرجع الاتصال المباشر بهذه البلاد . ولا يشمل وئمة هدايا الوفد على حواهر ما ، مما يشر الشك في الرواية . ويحتمل أن « الوفد » كان مؤلفا من تخار أنحروا من شرق إفريقيا ، فإن « هداياه » لم يضم نفائس من البحر المتوسط بل ساعا إفريقية . وعدم ذكر الجواهر يؤيد الرواية أكثر مما يشر حولها الشك . فهذه الرحلات الرائعة ، من مصر إلى حدود الصين ، جعلت من اليونان الذين قاموا بها أسلافا للفرس والعرب في مياه الشرق الأقصى^(٣٧) .

وفي خلال القرن الثالث أخذت هذه التجارة اليونانية في الذبول لاضمحلال الإمبراطورية الرومانية من الناحية الاقتصادية وانخفاض قيمة عملتها . ومصادرنا في هذا الصدد شحيحة ، ولكن يدل على هذه

* صحتة حتى — نان Jih-nan . (المرجع)

(٣٧) سيبوس ، الكتاب الأول ، الفصل التاسع . الأقسام الأول و١٣ و ١٤ : و فصل ١٧ ، الأقسام ٢ — ٥ ، والكتاب السادس ، الفصل السابع ؛ و كتاب التاسع ، الفصل الرابع ، وهو — هان — سو ، فصل ٨٨ ، الترجمة الإنجليزية : *China and the Roman Orient* ، ص ٢ : (المذبول عنه) . كدات وورم-جتون ، ص ١٠٦ — ١٢٢ .

الحقيقة دلالة كافية أننا لا نكاد نجد أثراً للعملة الرومانية في الهند بعد
كركلا Caracalla (٢١٢ - ٢١٧) (٣٨).

الإمبراطوريتان الساسانية والبيزنطية

أُخلى الپرت مكانهم في إيران للأسرة الساسانية الفارسية حوالي
٢٢٥ م؛ وفي إمبراطورية البحر المتوسط أصبحت القسطنطينية العاصمة
بدلاً من روما (٣٣٠). وكان من شأن الوطنية الفارسية في ناحية،
وانتقال مركز السلطان إلى الشرق في ناحية أخرى، أن ازدادت حدة
الصراع بين الإمبراطوريتين العظيمتين؛ وأعان على ذلك أيضاً الصراع
الديني بين المزيدين والمسيحيين. وكان الحميريون في جنوب بلاد العرب
قد صاغوا من مملكة سبأ وغيرها دولة واحدة. وعلى الحابب الآخر من
البحر الأحمر، كانت مملكة أكسوم الحشية تزداد قوة ومضاء.

ومراجعنا عن القرن الثالث والقرنين التاليين باللغة الشج. فما كان
يحفز اليونان القدماء، من فضول قوى يشمل كل ناحية من نواحي الحياة
حل محله في الأدب اهتمام مفرط بسعادة الروح. والمؤرخون والجغرافيون

* هو ماركوس أوريليوس أنطونيوس. (المرجم)

(٣٨) م رستوفسكي: The Social and Economic History of the

Roman Empire (أكسفورد، ١٩٢٦)، ص ١٤٦ - ١٤٩ و١٤١ و١٤٢.

من الهوامش

العرب في القرون التأخره لم يخافوا سوى قليل من المعلومات الأصلية القيمة عن هذه الفترة السابقة للإسلام على طولها . والأدب الفارسي الذي تبقى لنا من هذه الفترة ، وما كتبه السريان في مختلف العصور ، يتعلقان بالدين وحده تقريباً ؛ كما أن الآداب الهندية المختلفة كانت دائماً لا يعدلها شيء ، في كراهتها الأمور الديوية . ولهذا لم يظفر إلا بمعلومات متناثرة قليلة عن الملاحه الشرفية في هذا العصر^(٣٩) .

ويبدو أن الساسانيين شجعوا الملاحه الفارسية ، التي لم تقدر لها الازدهار من قبل . فقد أسس أول ملوكهم ، أردشير الأول (٢٢٥ — ٢٤١) ، عدة موانئ بحرية ونهرية . وعقد ترسي (٢٩٢ — ٣٠٢) صلوات مع « رند أفريك شاه » ، أي ملك شعب الزنج في شرق الصومال . وفي أوائل القرن الرابع نجد عرب البحرين والساحل وراءها يعبرون الخليج الفارسي للإغارة على الإمبراطورية الفارسية (حوالي ٣١٠) ؛ وبعد ذلك بسنوات فلائل رد الملك الساساني سابور الثاني على هذه الغارة عثمها ، وذبح كثيراً من سكان البحرين وأقام فيها حالية من الفرس . وفي أحرىات ذلك القرن ول المؤرخ اللاتني أميانوس ماركلينوس

(٣٩) انظر عن الأدب الهندوسي ا . ج . براون E. G. Browne :
A Literary History of Persia (كيريج . ١٩٢٩) . ج ١ ، الأول ، ص ٧
و ١٠٢ — ١١٠ .

Ammianus Marcellinus ، وهو يصف مملكة الساسانيين ، إن الخليج
 الفارسي كان يمج بالملاحة ، وإن السفن البحرية كانت تحتم رحلاتها
 في تبريدون عند مصب الفرات — وظهر هذا الاسم القديم من جديد
 أمر يمت على الدهشة . ويوصف العرب المجاورون بأن لهم عدة موانئ ،
 محمية ومراسي ، وأنهم قادرون على استغلال ثروات البر والبحر معا .
 وتقول رواية تاريخية صينية تشمل الفترة الممتدة من ٢٨٦ إلى ٥٥٦ م
 « إنك تستطيع أيضا الذهاب إلى تا - تسن سوريا من الحدود
 الغربية لبارثيا فارس الآن ، متنبعا ساحل البحر المتعرج فاطعا حوله
 أكثر من عشرة آلاف « لي » *li* ألف ميل » . ويسجل مصدر
 صيني آخر وجود تخارة بحرية في القرن الخامس بين الصين وكل من الهند
 وشرق إفريقية وسوريا ؛ وإذا جاز لنا الاستدلال بأحوال متأخرة بمصر
 الشىء ، قلنا إن السفن الصينية ربما كانت تلتقى في موانئ سيلان بالسفن
 القادمة من الغرب على اختلاف جسياتها . وقد لاحظ الحاج الصيني
 فا - هين *Fu-hien* وجود « كثير من التجار السبثيين (*Sā-Bo*) » في
 سيلان عام ٤١٤^(٤٠) .

(٤٠) ارجع انجلى ، م . م . ي . دي جوجيه *M. J. de Gorge* وغده (لندن
Leyden ، ١٨٧٩ — ١٩٠١) ، القسم الأول ، الجزء الثاني ، ص ٨٢٠
 و ٨٣٦ و ٨٣٨ — ٨٣٩ ؛ وأميانوس ماركيلوس : *Res gestae* ،

ومما يدل على مدى اختلال صلات اليونان والرومان بالهند خلال هذه القرون أن اسم « الهند » نفسه أصبح الكتاب يطاقونه كثيرا على الأبحاش والمحربين . وإني أرى ، وإن بدا هدامني استدلالا شئ ،

== كتاب ٢٣ . فصل ١٠ ، لا . ٤٥ و ٤٦ ؛ كذاك وي . سو
Wei-shu . فصل ١٠٢ . كتاب ٢٨ (المجلد ٤٤) . وسوخ . سو
Sung-shu . فصل ٩٧ = حرب . ٤٦ ؛ وكوزماس . كتاب ١١ ،
نصف ٢٣٦ . و . هرتسفيلد : Paikuli : E. Herzfeld ، الجزء الأول
(تراب ، ١٩٢٤) ، ص ١١٩ . وقس نرسى ، ص ٤٥ . وه . حسن :
A History of Persian Navigation (لندن ، ١٩٢٨) . ص ٥٩
و . هندا . و The Travels of Fa-Hien ، ترجمة ج . ج . Legge
(بحيرة) (أكسفورد ، ١٨٨٦) ، ص ١٠٤

وسوخ . فران : G. Ferrand في بحثه L'élément persan dans
Journal Asiatique . الجزء les textes nautiques arabes
(تراب — يونيو ١٩٢٤) . ص ١٩٣ — ٢٥٧ . حسن نرسى :
مربية معشقة أو غير معشقة ، مأخوذة من كتاب أوريج (المجلد ٢ : ص ١٠٦) .
في مربية أن ستور . حرب من نرسى . عبيد بن حماد : مربية .
وعدت عبيد بن يونس : Azania (مربية) . فصل ١٦ (ورجس
Zingis) . حماد : كتاب . ج . فصل ١٠ . ص ١٠٠ .
على أن هذا الاسم كان مستعملا قبل بدء تجارة مربية من نرسى .

(المرحم : سمى كوزماس (ثلثي لسان بلادي) . ج . رنجيون
Zingion . المرحم : المرحم المذكور في هامش ١٧ . ص ٢٠٣ (سهل)
و يورن (المرحم : المذكور في هامش ٢٢ ، الجزء ٤ ، ص ٣٢٠ . ص ٥) .
و المرحم : المرحم المذكور أولا في هامش ١٦ ، ص ٩٢) .

غير ثابت ، أنه يجب تطبيق هذا التفسير على العبارتين الآتيتين اللتين ترجعان إلى النصف الأول من القرن الثالث : ففي عصر جليينوس Gallienus (٢٥٢ — ٢٦٨) ، نعلم أن « الإمبراطور » الناثر أيمليانوس Aemilianus في مصر كان حين أسر يعد حملة ضد « الهنود » ؛ هذا إلى أن فيرموس Firmus ، التاجر الشرقي الغني ، « كان كثيراً ما يبعث بالسفن التجارية إلى الهنود » من مصر (حوالى ٢٧٥) . فلا يحتمل أن الهنود الحقيقيين هم الذين تعنيهم هاتان العبارتان . وفي أواخر هذا القرن بعث أحد ملوك أكسوم بحملة من ميناء أدولس أخضعت العرب على ساحل الحجاز ، وفضت إلى حين على ما كانوا يمارسونه من قديم الزمن من فرصة . ولم تلبث مملكة أكسوم أن غرت اليمين وضمت إليها حميراً ؛ ولكن لم يدم هذا الوضع طويلاً ، فقد استمادت اليمين استقلالها قبل منتصف القرن الرابع . وحوالى عام ٣٤٥ دهب إلى هناك بعثة دينية مسيحية تؤمن بمذهب أريوس Arius ، وكان يقودها ثيوفيلوس Theophilus ، وهو « هندي » نشأ في جزيرة « ديبوس » Dibos ، ولعلها سوفطرة (ديفيا سوخاتارا) . وقد أسست هذه البعثة كنيسة في عدن Adane (Arabia Eudaeemon) ، التي كانت سوقاً وميناء لكبار التجار اليونان والرومان ؛ ومعنى هذا أن هؤلاء التجار كانوا يقصدون إليها في رحلات منتظمة من مصر ، وكانت لهم فيها جالية من صغار

المحجار بلغت من السكر حدا احتاحت معه إلى كيسة حصة . وكان
عنى الطرف الشمالى من البحر الأحمر مساء القنزم وأيلة ؛ ولم تعد تذكر
نيوك كوى ، وإن لم يرل قائمة حتى نهاية القرن الثالث^(١) .

وعنى العكس من هذا الموضع الطويل الأمد توافرت لنا معلومات
كثيرة عن الربع الثانى من القرن السادس . فقد ضمن بروكوبيوس ،
مؤرخ عهد جستينيان ، كتابه عن « الحروب المارسية » فيها فصلاً عن
الأحداث والأماكن حول البحر الأحمر بين عاميها ضوءاً قوياً . واستطاع
الجغرافى المظربى كوزماس إنديكوبليوس منس الكتابة عن التجارة فى

(١) Historia Augusta ، كتاب ٢٤ ، فصل ٢٢ ، قسم ٢٠٠ ؛
وكتاب ٢٩ ، فصل الثالث ؛ وكوزماس ، كتاب ثانى ، عيون ١٤٢
و ١٤٣ (قس أدولف الثانى) ؛ وفيوستورجيوس Philostorgius :
Church History ، الكتاب الثالث ، المص ٤ — ٦ . وآخر : معنى
« فلود » فيوستورجيوس ، الكتاب ١٠ ، الفصل السادس ؛ وروكوبيوس
Procopius وكوزماس أح فى موضع عدة . وا . ليمان E. Littmann مع
آخين Deutsche Aksum Expedition ، أربعة أحر ، (برلين ، ١٩١٣) ،
و . روسيني C. Rossini فى Expeditions et possessions des
Habasät en Arabie ، Journal Asiatique ، ١١٩ ، ص ١٨
(أيلة — سبتمبر ١٩٢١) ، ص ٥ — ٣٦ ، وكامبر : La mer Rouge ،
ص ٢٠٧ — ٢١٠ و ٢١٤ — ٢١٥ ،
ون . ر . دوكا . كس و Handbuch der altarabischen Altertumskunde ،
الجزء الأول (كوبنهاجن ، ١٩٢٧) ، ص ١١٥ — ١١٦

البحر الأحمر وما وراءه مستعينا بمعلوماته الشخصية ، إذ كان قد زار أدولس
تاجرا في صدر شبابه ، كما أبحر مرة إلى ما وراء باب المندب . ويتحدث
كتاب « استشهاد القديس الحارث » Martyrdom of St. Arctas ،
وهو لمؤلف مجهول ، عن غزوة حبشية لليمن . هذا عدا فقرات قليلة
في جون ملالاس John Malalas والطبري وغيرها تكمل ما يقوله
أولئك المؤلفون .

وكان الوضع التجاري في هذه الفترة على هذا النحو : كانت سيلان
مركز التجارة البحرية بين الصين والشرق الأدنى . فكانت سفن
الصينيين وسائر شعوب الشرق الأقصى تسير غربا حتى سيلان ، وكانت
التجارة فيما بين سيلان والمناطق الواقعة غربها في أيدي الفرس
والأكسوميين . وكانت السفن التجارية اليونانية تمضي حتى أدولس
أو تتجاوز أحيانا باب المندب فيلا . أما الملاحة العربية فلا نسمع عنها
شيئا أبداً^(٤٢) .

* « القديس » الحارث هو زعيم قبيلة الحارث بن كعب ، وكان من نصارى
المن الذين قضى عليهم ذو نواس (وسرد ذكره في ص ٥٥) . وقد صاح الأصل
لنصراني للكتاب المذكور إليه ، ولكن وصفت بالينا بترجمة يونانية . انظر
بيوري (المرجع المذكور في هامش ٤٢ ، الجزء الثاني ، ص ٣٢٤ ، الهامش
أول) . (المرحوم)

(٤٢) ج . ب . بيوري J. B. Bury :

— History of the Later Roman Empire

وكان للفارس نشاط ملحوظ في الملاحة خلال القرن السادس .
فكوزماس يتحدث عن سفن فارسية في موانئ سيلان . وعن حركة
تشيرية استيطورية يبعث القائمون عليها بمطارنة فارس إلى تلك الجزيرة .
وكان الفرس هم الوسطاء في تجاره الحرير بين الصين والغرب . سواء
سبكت طريق آسيا الوسطى صادرة عن الـ « سيريس » Seres أو الطريق
البحري صادرة عن الـ « سيناي » Sinae ؛ وكانوا يشترون الحرير
الوارد بالبحر في أسواق سيلان ويصدرونه إلى موانئهم في فارس . واسم
الصين نفسه كما عرفه كوزماس فارسي الصيغة . وهو « تسينستان »
Tsinistan . ويقول هذا الجغرافي الورع : « لأحد يركب البحر أو يقيم
على الأرض فيما وراء تسينستان » . ومن المحتمل أيضاً أن الفرس كانوا
يسرون السفن من الأبلّة (أبولوجوس) إلى الصين قبل الإسلام .

== (لندن ، ١٩٢٣) ، الجزء الثاني ، ص ٣١٦ — ٣٢٣ (المراجع : ص ٣١٦ — ٣٢١) .

* يقول المؤلف فيما بعد (المجلد الأول لفصل الأول) إن الاسم « سيريس »
د . د . دائماً الصينيون إذا جئ إليهم برأ ، وإذا جئ إليهم نحرأ (من الهند)
سما « سيناي » . ويقول صومسون (History of Ancient Geography ،
ص ١٧٤) إن المعتقد أن الاسم « سيريس » مشتق من اسم الحرير في اللغة
الصينية (هو sir أو sér كما في دائرة المعارف الإسلامية ، مادة China ،
الجزء الإنشائية ، المجلد الأول ، ص ٨٣٩ ب) . وانظر في هذين الاسمين أيضاً
جرين Arabia and the Far East ، ص ١٠٩ — ١١٠ و ١٢١ .
١٢٢ (المراجع)

وأقل من هذا احتمالا وإن كان ممكنا أن سفن الصين كانت تأتي إلى الخليج الفارسي . وقد درسنا الأدلة المتعلقة بهذه المسائل في ملحق ذيابنا به هذا الفصل . وأنشأ الفرس كنائس في ميناءى مالى Male على ساحل مالابار وكاليانا Calliana بالقرب من بومباي . ويقول الجغرافى العربى ابن رسته إن السفن البحرية الهندية قبل الإسلام كانت تصعد في نهر دجلة حتى المدائن (كتي سيفون Ctesiphon) . ويقول الطبرى إن الألبانة كانت تسمى قبل الإسلام « فرج الهند » — فقد كانت العلاقات البحرية بين هذا الميناء والهند وثيقة إلى حد بعيد . ويقول أيضا إن حاكمها الفارسي كان يحارب الهند في البحر ، وهذا يدل على وجود فراعنة من الهنود في الخليج الفارسي أو خليج عمان . فإذا انتقلنا إلى مياه جنوب الجزيرة العربية وجدنا للفرس كنائس في سوقطرة . وكان في أدولس سفن فارسية . ولا ريب أنها زارت حمير ، وهذا يلقى بعض الضوء على الحملة التي شنّها الفرس على اليمن والتي سنذكرها فيما بعد ؛ ولكن التأثيرات الدينية في اليمن في ذلك الوقت تعكس صلات بأكسوم والإمبراطورية البيزنطية قبل أى شيء آخر (٤٣) .

* كاليانا (عند كورماس) أو كاليينا Calliana (فى بربيلوس) هي كاليان Kalyan الآن ، على شاطئ الشرق من ميناء بومباي . (المراجع)
(٤٣) كورماس ، الكتاب الأول ، الجزء ١٣٨ (المنقول عنه) ؛ والكتاب =

ومما يبعث على الدهشة أن نجد الأحباش يركبون البحر ، فيما لا يطر إليهم على أنهم من الشعوب الممرسة بالبهار ، ولكن كوزماس يشير إلى وجود ملاحين من أدولس في موانئ سيلان ، ويؤيد بروكوبيوس ذلك . وفي أبيات خفيفة التي أوردناها في صدر هذا الفصل وصف لسفينة (المترجم : العوَاب « سفن ») بأنها « غدولية » أو « غدولية » ؛ فإن كان يراد بهذا « سفينة من أدولس » (المترجم : العوَاب « سفن من أدولس ») ، دل على وجود سفن أدولس في

= ا.ث. ١٧٨ و ١٧٩ ؛ والكتاب ١١ ، اقسام ٣٣٦ و ٣٣٨ ؛ و Martyrdom of St. Arethas ، اقسام ٢٧ وما ، ا.ث. ١٧٩ ، و Patrologia Graeca ، اقسام ١١٥ (باريس ، ١٨٩٠) ، وان رسته ، كتاب الأعلام الفيلسوفية ، ص ٩٤ (مترجم : ص ٩٥) ، و Bibliotheca Geographorum Arabicorum ، اقسام ١٨٧٩ (يدين سنة ١٨٧٩) (مترجم : ص ١٨٧٠) وما ، ا.ث. ١٨٧٠ ، و بحري ، ا.ث. الأول ، ا.ث. الرابع ، ص ٢٠٢٣ . ويقول بوميلانوس سيموكتا Theophylactus Simocatta في Historiae (ا.ث. Teubner) ، الكتاب ا.ث. ١٨٧٠ ، اقسام ١٨٧٠ و ١٨٧١ ، و ناموس ، ان يهودا من مرس كانوا يتجرون في « بحر إري » Erythraean Sea ، أي المحيط الهندي وربما أيضاً بحر الأحمر ، ولكن لا يمكن قول إنهم كانوا أيضاً ملاحين أو أصحاب سفن . و ا.ث. ١٨٧٠ ، ا.ث. ١٨٧٠ ، و U.M. de Villard في Note sulle influenze asiatiche nell'Africa ، ا.ث. ١٨٧٠ ، و Rivista degli Studi Orientali ، ا.ث. ١٨٧٠ (ا.ث. ١٩٣٨) ، ص ٣٠٣ — ٣٤٩ . وقد أوردنا في المعجم ا.ث. ١٨٧٠ ، ا.ث. ١٨٧٠ ، الأول مترجم عن الملاحية الصينية .

الخليج الفارسي ، ثيابه هي التي كان يعرفها شاعر الحيرة ويألفها .
ولعل سفن الحبشة هي التي كانت تنقل العاج الذي كانت أكسوم ،
كما يقول كوزماس ، تصدره إلى الهند وفارس وحمير والإمبراطورية
الرومانية^(٤٤) .

وكان التجار اليونان في البحر الأحمر يسلكون طريقين . أحدهما
يمتد من الإسكندرية مصعداً في النيل ، ثم يعبر الصحراء إلى أحد الموانئ ،
ومنه يسلك البحر الأحمر حتى أدولس ، ثم إلى أكسوم ، عاصمة الحبشة ،
في الداخل إذا دعت الضرورة . وكان الطريق الآخر يبدأ من أيلة ،
ويمتد على طول الشاطئ العربي ؛ وكانت السفن ترسو إذا حن الليل
عند أحد المراسي الطبيعية على ذلك الشاطئ خوفاً من مضاحله .
وقد يكون المقصد أحد موانئ حمير ، وكان ثمة أيضاً يونان في سوفطرة ؛
ولكن لا ريب في أن أدولس كانت عندئذ أهم مركز للتبادل التجاري

(٤٤) كوزماس ، كتاب ١١ ، الأقسام ٣٣٦ — ٣٣٩ ؛ وبروكوبيوس ،
Persian Wars . كتاب الأول ، فصل ٢٠ ، الأقسام ٩ — ١٣ ؛
ومعاقبة طرفه ، البيت الرابع . وس . فرنكل : Die aramäischen
Fremdwörter im Arabischen ، ص ٢١٦ (المراجع : نصواب ٢١٤) ؛
وفيه فصل عن الملاحة و البحار « Schiffahrt und Seeverkehr » ،
ص ٢٠٩ — ٢٣٢ .

* جمع مضحل وهو المكان يقل فيه الماء . (المترجم)

بين الإمبراطورية البيزنطية وبلاد المحيط الهندي^(١٥) .

فهذا عن الفرس والأحباش واليونان . بل إن أهل بربريا *Berberia* .
أى شمال الصومال ، أصبحوا هم أيضا من رجال البحر . ماذا حدث
للمغرب ؟ إذا كان كوزماس وغيره لا يذكرهم عن ملاحظتهم شيئا ،
فدس هذا دليلا على أنه لم يكن لهم من الملاحاة شيء ؛ ولكنه يدل على
جلاء على أن سفنهم لم يكن لها شأن ما يحوط في أعالي البحار . وكان
هذا الانحلال جزءا من الانحلال الاقتصادي العام الذى أصاب بلاد
العرب الحموية في القرن السادس . ولم يثبت أن تبعه حصول حجر من
الناحية السياسية لدول غير عربية حتى محي . الإسلام . ففي عام ٥٢٤
أو ٥٢٥ سيرا إن أصبحا ، ملك أكسوم ، بعد استعدادات دقيقة ، حملة
كبيرة من أدولس عبرت البحر إلى أرض اليمن . وقد انقضى الجهد الأحباش

(١٥) ملاس ، الكتاب ١٨ ، الأقسام ٥٦ : — ٥٩ ؛ و *Nonnosus* ، قصة و *Historici Graeci Minores* ، المجلد الأول ،
س ٤٧٤ — ٤٧٥ ؛ و *Persian Wars* ، الكتاب الأول ،
مجلد ١٩ . الأقسام ١ — ١٦ ، و فصل ٢٠ ، القسم الرابع ؛ و كوريس ،
الكتاب الأول ، القسم ١٢٩ ، والكتاب الثانى ، القسم ١٤٠ ، والكتاب
الثالث ، الأقسام ١٧٨ و ١٧٩ . و *Antoninus Martyr* :
De locis sanctis (حوالى ٥٧٠ م) ، و *Itinera Hierosolymitana* ،
و *Tobler* و *Molinier* ، المجلد الأول ، س ١١٣ و ١١٥ ، أن
« أبيل » *Abila* (أيلة ؟) والقلم كانتا نهاية معطاف السفن القادمة من « الهند » .

مقاومة عند نزولهم إلى الشاطئ ، ولكن لم يكن لدى بواس ، طاغية
حبر ، أسطول يحارب به العدو في البحر . وقد أقام الأحباش ساطناً في
حبر ؛ وكانوا يستطيعون تبرير ذلك مفتخرين بأصلهم العربي ورسالة
المسيحية التي يحملون لواءها^(٤٦) .

وبعد ذلك بسنوات قلائل (عام ٥٣١) ، نعت الإمبراطور المسيحي
جستنيان Justinian ، كما يقول بروكوبيوس ، بوفد إلى أكسوم ،
وهذا دليل على التنافس الاقتصادي في ذلك العصر . وقد طالب جستنيان

(٤٦) Martyrdom of St. Arethas ، الفصل ٢٧ وما بعده ؛
وبروكوبيوس ، الكتاب الأول ، الفصل ٢٠ ، القسم الأول والثاني . وملاسل ،
كتاب ١٨ ، الأقسام ٤٣٣ — ٤٤٤ ؛ والفري ، القسم الأول ، الجزء
ثاني ، ص ٩٢٦ و ٩٢٩ ؛ وكوزماس ، كتاب ثاني ، أقسام ١٤٠ و ١٤١ .
وبيوري : Later Roman Empire ، الجزء الثاني ، ص ٣٢٢ وما بعدها .
وري بيوري (المرحمة : ص ٣٢٣ ، هامش ٤ ، متابعاً جويدي Guidi) أن
المن استهدمت نفوة حبشية أخرى قبل ذلك بسنوات قلائل ، ولكن ليس ثمة
أدلة على ذلك حقاً . ويقول نصري إن ملك الحبشة ، يمكن ديه سفن لنقل
حنوده عبر البحر ، فأرسل إليه الإمبراطور الروماني مصاً منها ؛ ولكننا نعلم
من كتاب اليونان أنه كان لدى الأحباش سفن بحارية . وقد ضاعت لسوء
الحظ الفصول المتعلقة بهذا الموضوع من كتاب الخ. من Book of the Himyarites
لـبرياني ، الذي نشره أ. مورج A. Moberg (لند Lund ، ١٩٢٤) ،
ولكن من الناشر (المرحمة : ص ٢٢٦ وما بعدها) أن هذا الكتاب
كان المصدر الأساسي الذي استقى منه كتاب Martyrdom of St. Arethas

من الأحباش « أن يشتروا الحرير من الهنود سكان الهند وسموه
للرومان ؛ فيكسبوا بذلك ربحاً طائلاً، يأتون به في الواقع للرومان ، إذ
أن يضطروا إلى أي الرومان بمد ذلك إلى إرسال ملهم إلى أعدائهم
الفرس » . فوافق الأحباش ، ولكنهم عجزوا عن الوفاء ، بوعدهم .
« فقد كان من المستحيل على الإثيوبيين أن يشتروا الحرير من الهنود ،
لأن التجار الفرس ، الذين كانوا اقرب بلادهم يقيمون في الموانئ ،
موانئ سيلان التي تأتي إليها سفن الهنود أول ما تأتي ، اعنادوا
دائماً شراء الشحنات بأسرها » . ولكن ليس جوار الفرس سيلان
سبباً مقنعاً ؛ وأمل الحقيقة هي أن التجار الفرس كانوا عملاء لأهل سيلان
منذ عهد طويل ، فلم بشأ هؤلاء الإساءة إليهم بالتعامل مع منافسيهم .
ولكن هذه المشكلة التي كانت تواجه الإمبراطورية البيزنطية حلت
بعد ذلك بعشرين سنة ، حين عرفت دودة القز التي أتت بها سرّاً من
الصين إلى الغرب بطريق البر (٤٧) .

* أي هنود الحقيقيين ، بين اسم الهنود — كما قال المؤلف في ص ٩٣ — كان
دائماً كثيراً في القرنين الثالث والرابع تالين على الأحباش والخميس ، (المرحوم)

(٤٧) بروكوبيوس ، Persian Wars ، الكتاب الأول ، الفصل ٢٠ ،
الأقسام ٩ — ١٣ (المقول عنها) (يورد المؤلف هنا بيانات عن هذا الكتاب
سبق ذكرها) ؛ وملازس ، الكتاب ١٨ ، الأقسام ٢٥٦ — ٢٥٩ ؛ —

ولم يستطع ملوك أكسوم فرض سيطرة قوية على ممتلكاتهم في بلاد
المرب . فقد ثار الحاكم أبرهة وجنوده (حوالى عام ٥٤٠) ، ولم تفاج
حملتان في إخضاعهم . وفي آخر الأمر اعترفت مملكة أكسوم بسلطة
الحاكم على أن يؤدي حزية . وقد دامت هذه الإمارة المتواضعة نحو
ثلاثين سنة ، إلى أن انتزعها الفرس من الأحباش (حوالى ٥٧٠) .
وكان الإمبراطور الساساني كسرى أنوشروان يستجيب في ذلك لنداء
من الحميريين (المترجم : على لسان سيف بن ذي يزن في رواية الطبري) .
وتقول أكثر الروايات تفصيلاً إنه أرسل ثمانى سفن تقل ٨٠٠ رجل
أطلق سراحهم من السجون ، وعاليهم رجل يدعى وهريز : ففرت
سفينتان في البحر ، ولكن نزل الرجال الستمائة الباقيون إلى البر وخلصوا
الحاكم الحبشى . وقد تيسر هذا الفتح بمساعدة قوات محلية (المترجم :
أعدها سيف بن ذي يزن) . ونصب أحد الحميريين (سيف بن ذي يزن)
في أول الأمر أميراً تاماً ، ولكنه لم يستطع الدفاع عن سيطرته ضد
الأحباش : فتولى حكام من الفرس زمام البلاد ومد تعزيز الحامية الفارسية

== وانظر نفوسوس في Hist. Gr. Min. ، المجلد الأول ، ص ٤٧٤ — ٤٧٥ :
عنه نفوسوس المتأخرة (المترجم : أرسله جستنيان إلى الحبشة واليمن ومعد) .
وخصيب ملاس أنه مناب إلى الأحباش أن يأمنوا سلم عبر أراضي حمير التي كانوا
يحكمونها . وهذا يشير إلى أنه كان لهم عيب ما في التجارة الهندية . وانظر عن
دندان نقر بروكوبيوس ، Gothic Wars ، لكتاب الرابع ، الفصل ١٧ .

إلى أن جاء الفتح الإسلامي^(١٨)

وهكذا قدر أن يكون امجربون ضئيل الشأن في الجزيرة العربية على عهد الرسول الكريم . فمن التاريخ في تطوره العامص كان قد نقل مركز الحيوية إلى العرب الشماليين ، ومما كفي الحيرة وغسان ، ووسط الجزيرة الذي لم يكن قد تكشف عن قواه بعد . ولم يكن هؤلاء الأفواه رجال بحر ، وإنما قدرت لهم ظروفهم اخفرافية أن ترتبط حياتهم بنجارة القوافل القادمة من الجنوب إلى الشمال حاملة ثروات إفريقية وآسيا إلى الإمبراطوريتين اللتين كانتا تفرضان سيطرتهما على الشرفين الأدنى والأوسط في ذلك الوقت . والحق أن القرآن يعكس شعورا بالبحر يفيض بالحياة ، ويمثل لنعم الله بإشارات عدة إلى منافع البحر وأخطاره . والحق أيضا أن قبيلة فريس في مكة كانت على صلة وثيقة بالحدشة عبر البحر الأحمر ، بدليل هجرة نفر من أوائل المسلمين إلى تلك البلاد (حوالى ٦١٥) . ولكن يبدو أن فردشالم تكن لها سفن خاصة بها ، فقد عجزت عن مطاردة المهاجرين الهاربين في البحر . وكانت تقنع بالانتظار

(١٨) بروكوبيوس ، Persian Wars . كتاب الأول ، فصل ٢٠ ،

الأقسام ٣ - ٨ ، وأخرى ، قسم الأول ، الجزء ثاني . - ٨٩٨ و ٩٠٨

و ٩٥٧ - ٩٥٨ . ج . وت . نولدكه T. Noldeke

Geschichte der Perser und Araber zur Zeit der Sasaniden

(لندن ، ١٨٧٩) ، هوامش من ١٦٦ و ٢٢٣ و ٢٢٤ و ٢٣٦ - ٢٣٧ .

حتى تتحطم سفينة أجنبية على شاطئها ، فقد استعمل في سقف الكعبة خشب استخلص من حطام سفينة يونانية . ولما يتضمن الشعر الجاهلي الذي كان ينشده عرب الصحراء أكثر من إشارة عابرة إلى البحر^(٤٩) . وعلى الساحل الشرقي ، كان للبحرين وعمان ملاحظتهما ، فإننا نجد

(٤٩) القرآن السكريم ٦ : ٩٧ (وهو الذي جعل لكم نجوم تهتدوا بها في ظلمات البر والبحر) — ومعنى هذا أن الملاحة على هدى النجوم كانت مألوفاً ؛ ١٠ : ٢٢ — ٢٣ لا ٢٣ — ٢٤ كما يقول المؤلف [(أخبار البحر) ؛ ١٦ : ١٤ (منافع البحر) ؛ ١١ : ٤٠ — ٤١ و ٥٤ : ١٢ (سفينة نوح) ؛ ٢٥ : ٥٣ لا ٥٥ كما يقول المؤلف] ١٢ : ٣٥ و ١٣ لا ١٣ كما يقول المؤلف [(البحران ، عذب فرات وملح أجاج) . والغري ، قسم الأول ، الجزء الثالث ، ص ١١٣٥ و ١١٨١ — ١١٨٢ و ١٦٤٠ و ١٦٤١ و ١٦٤٥ و ١٦٨٥ — ١٦٨٦ ؛ والملاذري ، منبج المدن ، ص ١٠٠ ، دي حوبه (أيدن ، ١٨٦٦) ، ص ٧٧ — ٧٨ . كذلك و . بارتولد W. Barthold في بحثه Zeitschrift der deutschen morgen - مجلة ، Der Koran und das Meer ländischen Gesellschaft ، السلسلة الجديدة ، المجلد الثامن (١٩٢٩) ، ص ٤٣ — ٤٧ . وكانت الشعبية والأخبار ، في أخبار من « موانئ » ، إذا أمكن تسميتهما كذلك ؛ وتذكر حدة أصاً (أخرى ، قسم الأول ، الجزء الثالث ، ص ١٦٤٥) ، ولكن نحتمل أن ذلك نتيجة خطأ في حساب الرمن . وكان في مكة جالية حبشية ، قسم جنوداً صرقة والعد باللا ، أول مؤذن في الإسلام ؛ وانظر عن ألقاط الملاحة الداخلية في العربية من الحبشية فرانكل Aramaische Fremdwörter ، ص ٢١٠ — ٢١٥ ؛ (المرجع : الصواب أن فرانكل يتحدث في ص ٢١٢ — ٢١٦ عن الألقاط العبرية المشتركة بين العربية والحبشية) وربما كان أصحاب الفن في شعبية من الأحاش ، انظر بارتولد .

العرب يشمون منهما غرات عقب ظهور الإسلام . ولكن كان في مواسمهما عنصر فرسي قوي ، وكاسا قد أصبحنا نأمين فيلا أو كثيرا للإمبراطورية الساسانية : وكان كثير من عرب أرد في عمان قد اعتنقوا المزدية . وربما كان المشتغون بالملاحة في الأبنية مزيجا من الفرس والعرب ؛ فقد كانت من مدن الإمبراطورية الفارسية الواقعة على الحدود العربية (٥٠) .

وإن ضعف عرب الشمال في الملاحة اساعد على تفسير الاتجاه الذي اتخذته الفتوحات الإسلامية الأولى . فقد كان من المحتمل أن يتجه التوسع إلى السودان والصومال . ولعل الرسول الكريم قد كتب إلى نجاشي الحبشة يطلب إليه الدخول في الإسلام ؛ ولكن لا تكن لديه الأداة البحرية التي تمكنه من فرض طابعه . وكانت ثمة طبعاً أسباب

(٥٠) بلاذري ، ص ٧٨ و ٢٣١ — ٢٣٢ ؛ والضري ، القسم الأول ، الجزء الرابع ، ص ٢٠٢٣ ، الجزء الخامس ، ص ٢٥٤٦ — ٢٥٤٨ . وبتناول . كتابان Is Caetani في Annali dell' Islam (ميلانو ، ١٩٠٥ — ١٩٢٦) ، المجلد الثالث ، ١٦ هـ ، القسم ٣٢٨ ، مسألة حديثة الملاحين في الخليج الفارسي . وس . س . ندوي Nadwi في الجزء ٤ Arab navigation ، مجلة Islamic Culture ، المجلد ١٥ (أكتوبر ١٩٤١) و ١٦ (يناير وأبريل وأكتوبر ١٩٤٢) .
* في هذا إشارة إلى إنكار بعض المستشرقين كتب الرسول إلى الملوك والأمراء خارج جزيرة العرب . (المرجع)

أخرى جعلت الساميين يتجهون إلى الشمال . فقد كان فتح الإمبراطوريتين
البيزنطية والساسانية أجدى إلى حد بالغ ومن كل وجه من فتح مملكة
أكسوم الفقيرة ، ولا سيما بعد أن أضعف بعضهما بعضا أيما إضعاف
نتيجة غزو الفرس لسوريا ومصر ، وكان محفوقا بالكوارث ، ثم نتيجة
لدفع هذا الغزو (٦١٠ — ٦٢٨) .

ملحق بالفصل الأول

الملاحة المباشرة بين الخليج الفارسي والصين قبل الإسلام

فيل كثر ما به كانت ثمة تجاره بحرية مباشرة من الإمبراطورية
الساسانية والصين . ولكن الأدلة قليلة ، ومن الضروري أن نلاحظ
في عناية ودقة دلالة كل نص . وسأعرج النصوص التي تتعلق بهذا الموضوع
واحد بعد الآخر .

(أولا) رحلته صيني ، إي - شنج I-ching ، الجزء الثاني ،
الورقة ٥٠ ، الترجمة الإنجليزية بقلم ح . تاكاكوسو J. Takakusu :
A Record of the Buddhist Religion (أكسفورد ، ١٨٩٦) ،
XXVIII : « في بداية الخريف ٦٧١ م ... جئت إلى مدينة
كوانج - تونج Kwang-tung ، حيث حددت ميعاداً لمقابلة صاحب سفينة
« بو - س » Po-se لركوبها إلى الجنوب ... وأخيراً ركب البحر من
ساحل كوانج - تشو Kwang-chou كانتون ... » . وبعد حماته
السفينة بعد ذلك إلى سومطرة .

فإذا كانت «بؤ - س» هنا معناها «فارسية» (انظر الفصل الثاني ، ص ١٩١ ، والهامس ٥٧) ، دل هذا على وجود ملاحاة فارسية إلى الصين بعد فضاء المسلمين على الساسانيين بأقل من ربع قرن . ولكن لا يبدو من المحتمل أن الفرس بدأوا أولاً هذه الرحلات الخريئة بعد هزيمة العرب لهم مباشرة ، وأدنى من ذلك كثيراً إلى التصديق أن هذه الرحلات ترجع إلى عصر الساسانيين .

(ثانياً) يؤيد هذه النتيجة ما يقوله البلاذرى ، فتوح البلدان ، ص ٣٤١ ، والطبرى ، القسم الأول ، الجزء الخامس ، ص ٢٣٨٣ (وهما على ما يظهر يتبعان رواية واحدة) من أن الأتبات كانت زمن الفتح الإسلامى مرفأ السفن من الصين والهند وعمان والبحرين . وعبارة « السفن من الصين » فى الطبرى لا تشير ضرورة إلى السفن الصينية . بل إن عبارة « سفن صينية » عند ما يستعملها الجغرافيون والمؤرخون العرب تعنى قطعاً فى بعض الأحيان السفن الإسلامية التى تزور الصين — مثال ذلك « مركب صينى » ربانه فارسى ، فى كتاب يرك بن شهر يار ، ص ٨٥ (وقد نقانا عبارته فى صدر ملاحق الفصل الثالث) . (وانظر فيما بعد الفصل الثانى ، ص ٢٠٠) .

* عبارة يرك أن عبهرة الكرمانى « صار أحد بانانية (أى ملاحى) مركب يختلف إلى الهند ، ثم تحول إلى مركب صينى ، ثم صار بعد ذلك ربانا . ولا يفهم =

فما توافر لدينا من أدلة حتى الآن تسمح لنا بأن نرى أن سفن الفرس
 كانت فيما يحتمل تتجبر مع الصين قبل الإسلام . أما أن السفن الصينية
 كانت تصل إلى الخليج الفارسي في هذه الفترة ، فهذه مسألة أخرى .
 وقد استند بعض الباحثين في التدليل على مثل هذه الرحلات إلى
 مواضع ثلاثة عدا ما يقوله الطبري ، ومنهم مثلاً ج . ت . رينو
Relation des voyages faits par les Arabes etc . J. T. Reinaud
 (باريس ، ١٨٤٥) ، ص XXXV : و ه . بول *Marc Polo : II*
 (لندن ، ١٩٠٣) ، ص ٨٣ : ول . كايثاني *Annali dell' Islam*
 (ميلانو ، ١٩٠٥ - ١٩٢٦) ، المجلد الثاني ، الجزء pt. الثاني ، ١٢ هـ ،
 القسم sect. ١٣٣ ، الخامس الأول ، والمجلد الثالث ، ١٦ هـ ، القسم
 ٣٢٨ : و ا . هـ وورمنجتون *The Commerce : between the*
Roman Empire and India (كمبريدج ، ١٩٢٨) ، ص ١٣٨ ،
 و ص ٣٥٨ ، الخامس ١٤٦ . ولكنني سأحاول التدايل على أن أبين من
 هذه المواضع الثلاثة ليس برهان صالحاً على أن سفن الصين كانت تقوم
 برحلات إلى الخليج الفارسي .

من هذا ما رواه هذا المركب الصيني خاصة ، وروى هذا ما رواه
 نهر من كتاب روك بن شهرار . انظر تطبيقاً على هذا الموضوع في صدره حتى
 الفصل ثلث . (المترجم)

(ثالثاً) المسعودى ، مروج الذهب ، الجزء الأول ، ص ٢١٦ :
كان نهر الفرات فيما مضى « ٠٠٠ » (ف) يصب في البحر الحبشى [جنوب
الحيرة] . وكان البحر يومئذ في الموضع المعروف بالنجف في هذا
الوقت ؛ وكان يقدم هنالك سفن الصين والهند ترد إلى ملوك الحيرة .
ولكن لا يمكن أخذ هذا القول مأخذ الجد ، فالبحر لم يصل قط إلى أى
مكان بالقرب من النجف في العصور التاريخية . ومما يؤكد الطابع
الأسطورى لهذا القول الفقرة الماثلة الواردة في الجزء الأول ، ص ٢١٩ ،
حيث يذكر المسعودى أن هذا القول مأخوذ عن حديث لخالد بن الوليد
(حوالى ٦٣٠) مع شيخ بلغ من العمر ٣٥٠ عاماً !

(رابعاً) أميانوس ماركلينوس . الكتاب ١٤ ، الفصل الثالث ،
القسم الثالث : كانت باتنى Batne ، بالقرب من زيوجما Zeugma على
الفرات الأعلى ، في القرن الرابع مسرحاً لسوق تعقد في سبتمبر من كل
عام ، ويأتى إليها حشد كبير « للتجار فيما يبعث به الهنود والسيريس ،
وفي سلع أخرى بالغة الكثرة يؤتى بها إلى هناك بالبر والبحر » .
ويستمتع وورمنجتون (الموضع المذكور) من ذلك أن الهنود والعينيين
كانوا يصعدون في الخايج الفارسي لحضور هذه السوق . ولكن ليس
لهذه النتيجة ما يبررها . وكانت باتنى صالحة بطبيعتها لإقامة الأسواق فيها ،
* تسمية الرواية عند المسيح بن عمرو بن قيس بن حيان بن بَقِيَّة العساق . (المرحوم)

لأنها كانت تقع عند منقح طريقين تحاريين هامين أو بالقرب منه : طريق من الخليج الفارسي يمتد شمالا خلال أرض الجزيرة مع الاستقامة بالبراقع والإبل : والطريق الآخر هو طريق القوافل الممتد عبر آسيا الوسطى وپارثيا (انظر إيريدور الخاراكتي : Parthian Stations ، ص ١) .
وهذا سؤال : بأي الطريقين كان الصينيون يرسلون سلعهم ؟ وأخواب على هذا نخذه في الاسم « سيرس » ، فهو يعنى دائما الصينيين إذا جئنا إليهم برا ، على عكس الاسم « سيماي » . ومهما يكن من شيء ، فإن أميانوس لا يقول إن الصينيين كانوا يحيثون ، بل يقول فقط إنهم كانوا يرسلون سلعهم .

(ويشير وورمنجتون أيضا إلى بروكوبيوس : Wars ، الكتاب الثانى ، الفصل ١٢ ، القسم ٣١ ، ولكن لا يذكر هذا النص أى سوق ، وإنما يعف باتنى بأنها « معقل صغير لا أهمية له ، يبعد عن الرها مسيره يوم واحد » .)

(خامسا) سونج سو ، الفصل ٩٧ (وهو يشمل الفترة من ٤٢٠ إلى ٤٧٨ م) يدل قطعا على أن سفن الصين كانت تصل غربا حتى الهند ، ولكننى لا أرى أنها نستطيع أن نستخلص منه شيئا أكثر

* جمع برغ مربع barge ، وهو ناقلة المائبة : سميته كبره مسدده ناعقل البضائع (قاموس التهفة لإسماعيل مطهر) . (المرحوم)

من ذلك . ولما كانت الفقرة غير واضحة تمام الوضوح ، فإننى أنقلها هنا تاركا الحكم للقارىء : « أمّا تا — تسن سوربا ، وتن — تشو Tien-chu [الهند] بعيداً فى المحيط الغربى ، فإننا نقول عنهما إن رُسُل أسرتى هان خبروا المصاعب الخاصة التى ينطوى عليها هذا الطريق ، ولكن على الرغم من ذلك سارت التجارة فى طريقها ، وأرسلت السلع إلى القبائل الأجنبية ، تدفعها قوة الرياح بعيداً عبر أمواج البحر ... ومن هناك تأتى نفائس الأرض والماء جميعاً ، وكذلك الجواهر المصنوعة من قرون الكركدن والعقيق الأصفر ولآلى الثعبان وقماش الأزبُتوس ... ؛ فضلاً عن مذهب تجريد العقل تعبداً لرب الكون [بوذا] — كل هذا جعل الملاحة والتجارة تمتد إلى تلك الأرجاء » . ترجمة ف . هرت : China and the Roman Orient (لينزج ، ١٨٨٥) ، ص ٤٦ .

فمن هذا كله أستنتج أنه ليس ثمة ما يثبت أن السفن الصينية كانت تقوم برحلات مباشرة إلى أرض الجزيرة قبل الإسلام . بل إننى أعتقد أن هذه الرحلات لم تتحقق طوال عدة قرون بعد ظهور الإسلام (انظر الفصل الثانى ، ص ٢٢١) . وتؤيد المصادر الصينية

* مرص asbestos ، وهو الحرير الصخرى « الأُمَيْنَت » (قاموس التهمه لإسماعيل مطهر) . (المترجم)

المقدمة بهذا الموضوع هذه النتيجة؛ فان ف. هرت و. و. روكهيل :
Chau Ju-Kua : W. Rockhill (سانت بطرسبرج ، ١٩١١) ،
المقدمة ، ص ١٨ . يقولان إن كويلون Gallon في الجنوب الغربي من
الهند — وكانت يَسْكَاتُ كَانُون تَأْتِي إليها في القرن الثاني عشر —
كانت أُنْعَد نقطة باغتها السفن الصينية عربا حتى عهد أسره منج Ming .

* هي كَوْلَمَ مَدِي عند الجغرافيين لغرب ، كما سيأتى بحر حربي :
Arabia and the Far East ، ص ١٤٣ وهامش ٣ فيها . (المرحوم)
** جمع يَنْكُكُ معرب junk : سفينة صينية (قاموس النهضة لسماعيل مطهر) .
(المرحوم)

ملحوظ بفلم المترجم عن

أوفير (*)

هذه مشكلة شغلت الجغرافيين والمؤرخين منذ أكثر من ألفي سنة ، وما زالت دون حل قاطع . فالتوراة تحدثنا أن سليمان الحكيم ، ملك يهوذا (حوالي ٩٧٤ - ٩٣٢ ق . م) ، يعاونه حليفه الفينيقي حيرام ، ملك صور (٩٧٠ - ٩٣٦ ق . م) ، كان يبعث بسفنه إلى « أوفير » هذه لجلب الذهب ، وبضع سلع أخرى تتطلبها أبيهة ملكه العتيد . ف أين كانت « أوفير » ؟ هنا اختلف العلماء وانقسمت الآراء .

(*) نورد في آخر البحث قائمة بأسماء المراجع ، ولهذا نكتب في أدناه بذكر أسماء المؤلفين وبعدها أرقام الصفحات من بحوثهم التي نضمها القائمة ؛ فإذا تعددت بحوث المؤلف الواحد أوردنا مد اسمه رقم ١ أو ٢ مثلا إشارة إلى أن البحث المشار إليه هو الأول أو الثاني من بحوثه الواردة في القائمة . وقد أثبتنا في هذه القائمة المراجع التي اطلعنا عليها فعلا . أمم البحوث التي ألفتها من طريق غيرها بعد أن أعيانا البحث عنها في مصر والسودان ، فلم نوردنا في القائمة وإن أشرنا إليها خلال البحث .

وقد جعلنا هوامش البحث سلسلة الأرقام ، حتى تيسر الإشارة إليها عند الضرورة . وأثبتناها أيضا في آخر البحث قبل قائمة المراجع .

ويحسن بنا قبل أن نفصل الآراء، المحتماة أن نورد جميع الآيات التي ورد فيها ذكر « أوفير » مراحة أو ضمنا ، آخذين في ذلك بنص الترجمة العربية المتداولة للكتاب المقدس .

فقد وردت « أوفير » اسم للابن الحادى عشر من أبناء يهظطان (خيطان) الثلاثة عشر ، وذلك في سفر التكوين (١٠ : ٢٩ : ٢٨ : ... وسدأ وأوفير وحويلة ونوباب . جميع هؤلاء ، بنو يهظطان) وسفر أخبار الأيام الأول ١ : ٢٣ (نفس اللفاظ) . والأصحاح العاشر من سفر التكوين هو جدول أنساب لأبناء سام ، وحام ، ويافث ، أو بعبارة أدق للأمم التي كانت معروفة لليهود زمن وضع هذا الأصحاح من أسبانيا إلى فارس ، ومن آسيا الصغرى إلى جنوب الجزيرة العربية والحدشة ؛ والعلماء مجمعون على أنه ليس مبنيًا على أساس الأجناس المختلفة ، ولكن على أساس الأوضاع الجغرافية . والأصحاح الأول من سفر أخبار الأيام الأول هو أيضا جدول أنساب ، ولكنه متأخر عن الجدول الأول .

ووردت « أوفير » أيضا اسما للبلد الذي كانت تقصد إليه سفن سليمان . وذلك في المواضع الآتية :

سفر الملوك الأول ٩ : ٢٨ : (٢٦ : وعمل الملك سليمان سفنًا^(١)

في « عيصيون جابر » التي بجانب « أثنة » على شاطئ بحر « سوف »
| البحر الأحمر | في أرض « أدوم » . ٢٧ : فأرسل حبرام في السفن^(١)

عبيده النواتى العارفين بالبحر مع عبيد سليمان .) فأتوا إلى « أوفير »
وأخذوا من هناك ذهباً أربعمائة وزنة وعشرين وزنة وأتوا بها إلى
الملك سليمان .

نفس السفر ١٠ : ١١ : وكذا سفن^(١) حيرام التى حملت ذهباً من
« أوفير » أتت من « أوفير » بخشب الصندل^(٢) كثيراً جداً وبخجارة
كريمة .

نفس السفر ١٠ : ٢٢ : لأنه كان للملك [سليمان] فى البحر سفن^(١)
ترشيش مع سفن^(١) حيرام . فكأت سفن^(١) ترشيش تأتى مرة فى
كل ثلاث سنوات حاملة^(٢) ذهباً ، وفضة ، وعاجاً ، وقروداً ، وطواويس .
(المفهوم كما يقول جلازر (١ ، ص ٣٥٧ — ٣٥٨) ومهل (٣ ،
ص ٥٥٣ — ٥٥٤) أن السفن كانت تحمل هذه السلع من « أوفير »
أو من موانئ على طول الطريق إليها ، ولهذا أوردنا هذه الآية مع
الآيات التى تذكر « أوفير » صراحة . والمراد بسفن ترشيش ، على
أرجح الآراء ، السفن الكبيرة .)

نفس السفر ٢٢ : ٤٩ : (٤٨ فى الترجمة العربية) : وعمل يهوذا فاط
[ملك يهوذا ، حوالى ٨٧٣ — ٨٤٩] سفن^(١) ترشيش لى تذهب
إلى « أوفير » لأجل الذهب ، فلم تذهب لأن السفن^(١) تكسرت فى
« عصيون جابر » .

سفر أخبار الأيام الثاني ٨ : ١٨ (رواية متأخرة منقولة عن الملوك الأول ٩ : ٢٨) : (١٧ : حيثد ذهب سليمان إلى «عصيون جابر» وإلى « أئبة » على شاطئ البحر في أرض « أدوم » .) وأرسل له حورام حيرام عبيده سفناً^(٤) وعبيدا يمرقون البحر فأتوا مع عبيد سليمان إلى « أوفير » وأخذوا من هناك أربع مائة وخمسين وزنة ذهب في الملوك الأول ٤٢٠ وزنة وأتوا بها إلى الملك سليمان .

نفس السفر ٩ : ١٠ (رواية متأخرة منقولة عن الملوك الأول ١٠ : ١١) : وكذا عبيد حورام حيرام وعبيد سليمان الذين جلبوا ذهباً من « أوفير » أتوا بخشب الصندل^(٥) وحجارة كريمة .

نفس السفر ٩ : ٢١ (رواية متأخرة منقولة عن الملوك الأول ١٠ : ٢٢) : لأن سفن^(٤) الملك كانت تسير إلى ترشيش [تحريف عن « سفن ترشيش » في سفر الملوك] مع عبيد حورام حيرام [وكانت سفن^(٤) ترشيش تأتي مرة في كل ثلاث سنين حاملة ذهباً ، وفضة ، وعاجاً ، وقروداً ، وطواويس .

نفس السفر ٢٠ : ٣٦ — ٣٧ (رواية متأخرة منقولة عن الملوك الأول ٢٢ : ٤٩) : فاتحد [يهوذا] معه [مع أحرابا ملك إسرائيل] في عمل سفن^(٤) تسير إلى ترشيش [تحريف عن « سفن ترشيش » في سفر الملوك ، فحلت « ترشيش » محل « أوفير » فعملوا السفن^(٤)

في « عبيون جابر » . (٣٧) ... فتكثرت السفن^(١) ولم تستطع السير إلى ترشيش .

ووردت عبارة « ذهب أوفير » على سبيل ضرب الأمثال في سفر إشعيا ١٣ : ١٢ وسفر أيوب ٢٨ : ١٦ وسفر الزمير ٤٥ : ١٠ (٩ في الترجمة العربية) وسفر أخبار الأيام الأول ٢٩ : ٤ .

ووردت كلمة أوفير بمعنى « الذهب الأوفيري » في أيوب ٢٢ : ٢٤ . فالخلاصة أن « أوفير » وردت اسما لأحد أبناء يقطان ، وعما على مكان اشتهر بالذهب الجيد ، فضرب المثل « بذهب أوفير » في الشعر والأسفار الثرية المتأخرة ، بل أصبحت أوفير وحدها كناية عن « الذهب الأوفيري »^(٢) . وقد لاحظنا أيضا أن الملوك الأول ٩ : ٢٨ = أخبار الأيام الثاني ٨ : ١٨ وأن الملوك الأول ١٠ : ١١ ، ٢٢ = أخبار الأيام الثاني ٩ : ١٠ ، ٢١ وأن الملوك الأول ٢٢ : ٤٩ = أخبار الأيام الثاني ٢٠ : ٢٦ — ٣٧ .

وقد وردت « أوفير » في الترجمة السبعينية Septuaginta^(٣) في ثمان صور ، اثنتان منها مقاربتان للصيغة العبرية ، والست الباقية في صدرها سين زائدة (= سوفير)^(٤) . والترجمة اللاتينية للكتاب المقدس أو الفاجاتا Vulgata^(٥) تورد الكلمة عادة على نمط العبرية (أي Ophir) ، ولكن بلاحظ أنها ترجمت « أوفير » في أيوب ٢٨ : ١٦ بالهند ، وهذا قد يدل

على أن الفكرة السائدة في عصر الترجمة هي أن « أوفير » في الهند .
والترجمة السريانية تقابح الأصل العربي في كتابة أوفير .

وهنا ننتقل إلى الكلام عن الآراء المختلفة حول مكان « أوفير » .
فهذه الآراء يمكن تقسيمها ثلاثة أقسام أساسية ، إحداهما ما يجعل « أوفير »
في الهند ، ومنها ما يجعلها في إفريقيا ، ومنها ما يجعلها في بلاد العرب .

١ - النظرية الهندية :

فما إن الترجمة اللاتينية لكتاب المقدس ترجمت « أوفير » بالهند .
واعتُيِبَ إلى هذا أن يوسيفوس فلافيوس Josephus Flavius ، المؤرخ
اليهودي (حوالي ٣٧ - حوالي ٩٥ م) ، قال من قبل في كتابه عن
تاريخ اليهود ^(١٠) (الكتاب الثامن ، الفصل السادس ، الفقرة الرابعة)
إن الأرض التي تسمى من قبل (في زمن الترجمة السبعينية) « سوفيرا »
Sôpheira ، وتسمى الآن « حروسي » Chryse « الذهبية » ^(١١) ،
تنتمي إلى الهند .

وفي المعصور الحديثة نأدى بهذه النظرية كريستيان لاسن Christian Lassen ،
فقد دل في كتابه Indische Alterthumskunde (١ >)
(١٨٤٧) ، ص ٥٣٨ - ٥٣٩) إن « أوفير » هي أبريا Abria التي
يذكرها بطليموس الجغرافي ^(١٢) ، وأبهييرا Abhira التي يذكرها

الجغرافيون السنسكريتيون ، على الساحل الغربي للهند بالقرب من مصب السند . وهو يستشهد بأن الأسماء العبرية لبعض السلع التي كانت تأتي من « أوفير » دخيلة في العبرية من بعض لغات الهند . فاسم القروذ في العبرية (فوفيم) مأخوذ من كَپ Kapi في السنسكريتية . والجزء الثاني من « شِنَهَبِيم » « العاج » (= شن « سن » + *هَبِيم « الفيل ») مأخوذ عن « إِبْها Ibha » في السنسكريتية . و « تَكَّيِم » « الطواويس » من سِيخِي sikhi في السنسكريتية وتُوجِي togel في اللغة التَمِيَاة Tamil^(١٣) . واسم خشب الصندل في العبرية (أَلْمُجِّيم) مأخوذ من فَدْجُو valgu في السنسكريتية وفَجْمُ valguni في التَمِيَاة . وأشار لاسن أيضا تأييدا لرأيه إلى مدينة سوفير Sophir القديمة في الهند^(١٤) ، وهي قريبة من بعض أسماء أوفير في الترجمة السبعينية .

وقد نادى بالنظرية الهندية أيضا رينان Renan (١١٩ و ١٢١-١٢٢) متابعا لاسن ، وأخذ بها مع بعض الشكك في تاريخ كبردج للهند The Cambridge History of India (ج ١ ، ص ٢١٢) . وفي الأعوام الأخيرة وجدت هذه النظرية نصيرا متحمسا في شخص هورنل Hornell (١ ، ص ٢٤٤ ؛ ٢ ، ص ٧٢-٧٣) . فهو يرى أن « أوفير » لم تكن إلا سوقا عظيمة على الساحل الغربي للهند ،

كان التجار ينجذبون إليها الذهب من مناجم حيدرآباد ، والتوابل^(١٥) والأحشاش من مالابار ، والجواهر والآلئ من سيلان ، لسد حاجة الملك سيامان . وهو يرى أيضا أن إعداد ساين أسطولاً للاتصال المباشر مع الهند كان يرمى إلى القضاء على وساطة التجار الحشعين في سبأ ، التي كانت تتجمع في موانئها سفن مصر ، والهند ، وسيلان ، وجاوة ، ومدغشقر لتبادل السلع . وهو يستبعد وجود « أوفر » على الساحل الجنوبي للجزيرة العربية أو ساحل الصومال لأن التوابل^(١٥) والأحجار الكريمة والذهب ليست في زعمه متوافرة فيهما ، بلما كان الذهب مثلاً مصدر ثروة طائفة للهند فروع عدة ، ففي كولار Kolar بمقاطعة ميروور Mysore في الجنوب الغربي من الهند مناجم ذهب تستغل الآن ، كما كشفت خلال القرن الحالى في رايشور Raichur بمقاطعة حيدرآباد عدة مناجم فسيحة مهجورة . وهو يزعم أن ذهب « أوفر » كان يجاب من هذه المناجم المهجورة ؛ ولكن معنى هذا أنها تباع من العمر نحو ثلاثة آلاف عام ، فهل هي قديمة إلى هذا الحد ؟ هذه مسألة لم يعرض لها هورنل بالتفصيل . ويستند هورنل في رأيه أيضا إلى ما تذكره بعض آيات التوراه من أن رحلة « أوفر » كانت تستغرق ثلاث سنين دها وإيابا ، وهي مدة أطول في رأيه مما يجب لو كانت الرحلة إلى جنوب الجزيرة العربية أو الصومال

هذا ما يقوله أنصار النظرية الهندية^(١٦). ولكن نجد لها معارضين .
فشبرنجر Spranger (١ ، ص ٥٨ و ٥٩ و ١٠٥) يرى أنها قاعة على
أدلة لغوية بالغة الضعف ، ويتساءل : كيف كان يستطيع حيرام ، حتى
مع الاستعانة بحكمة ساميان ، التغلب على العقبات التي كان يقيمهها العرب
الحنوسون منعا للغرب من الاتصال بالهند والقضاء على احتكارهم تجارتها ،
تلك العقبات التي لم يَتَوَّع عليها إلا الفرس والبابليون ، ولكن في بعض
الأحيان ، ولم يزحها تماماً سوى الرومان ؟ ويسائل شبرنجر أيضاً أولئك
الذين يجعلون « أوفير » في الهند أو في سفالة (النظرية الإفريقية) :
ماذا كان يملكه حيرام ليقدمه في سبيل تلك النفائس الجنوبية ؟ ثم يقول :
لعل ثروته كانت من الرقيق ، ولكن يجب أن تتدبر صعوبة تقاهم في
رحلة بحرية يقال إنها كانت تستغرق ثلاث سنين ! ويستبعد شبرنجر
أن تصدر الهند الفضة ، فقد كانت فيها شديدة الغلاء ، بل كانت أغلى
فيها بالنسبة إلى الذهب منها في الغرب . ويقول أيضاً إنه لم يسمع قط
بوفرة الذهب في الهند .

ومن المعارضين للنظرية الهندية أيضاً كين ، فهو يقول (ص ٤٦ —
٤٧) إن سكان أبهيرا التي يشير إليها لاسن ، وهم يسمون أيضاً
باسمها ، ليسوا قبيلة أو جنساً بل طبقة من الرعاة لا تزال تقيم في المراعى
الغنية على ضفاف السند الأدنى وفيما بينه وبين السفوح الدنيا من جبال

ساجين . فكيف كان يثنى لهؤلاء الرعاة الخفاف ، الذين قضت عليهم هوايس الطبقات بأن يظلوا رعاة دائماً أبداً ، التجارة في الذهب أو عقداية صلاب تجارية مع غيرهم من الشعوب ؛ ويمتص كين أيضاً على الاستدلال بالمقارب المعطى بين أسماء العاج والقروود والطواويس في العبرية والسنسكريتية . فيقول إن العبريين لم يكونوا في حاجة إلى الذهاب إلى الهند لاقتباس « إنيها » « الفيل » ، فقد كان على مقربة منهم أبو Abu . الفيل في العبرية القديمة ، فضلاً عن أن الفيلة لم تكن في الهند وحدها بل في إفريقية أيضاً . وهو يمتص على اشتقاق « فوفيم » « القروود » في العبرية من كپ في السنسكريتية ، فإن كلتا الحركتين طوئية في العبرية قصيرة في السنسكريتية ، والكاف السنسكريتية لا بد أن تقابها في العبرية كاف أيضاً لا وف . ويتساءل كين في موضع آخر من كتابه (ص ٥٧ — ٥٨) : ما ذا تستطيع فلسطين الفقيرة تقديمه إلى الهند مقابل ذلك الذهب الوفير ؟ ويقول في موضع ثالث (ص ٢٠٩ — ٢١١) : إن الذهب في الهند قليل نسبياً ، فلم يكن مصدر منه إلا مقادير ضئيلة جداً ، ما كانت لتسد حاجة ساجيان وحرام .

ويستد بيترز Peters النظرية الهندية أيضاً ، فيقول (ص ٢٤٨ — ٢٥٠) : إن شرق الهند لم ينتج الذهب قط ، بل كان ولا يزال يستورده . ولكن أصحاب النظرية الهندية لم يشيروا إلى شرق الهند ! ويرغم

أيضا أن الهند ليست موطناً للعاج ، فأنياب الفيلة الهندية صغيرة لم تلعب أبداً دوراً كبيراً في تجارة العالم . [يرد على هذا بأن كتاب بريبلوس يذكر العاج بين صادرات كثير من الموانئ الهندية . انظر شف ، ص ٢٨٧ و ٢٨٨ . والأدلة اللغوية التي يستند إليها لاسن لا وزن لها حتى لو صحت ، فالأسماء الهندية لا تستلزم أن تكون المسميات من الهند . ثم أين ومتى سمعنا أن الرعاة (أبهيرا) يستطيعون الاتجار في الذهب ، وعلى هذا النطاق الواسع الذي تصفه لنا التوراة ؟ ويورد بيترر أيضا اعتراضاً أورده كين من قبل ، وهو أنه لم يكن لدى اليهود ما يقدمونه إلى الهنود لقاء تلك السلع النفيسة . وهو يزعم أنه لم تكشف في الهند آثار لمناجم قديمة ، ولكن هذا زعم باطل كما رأينا من كلام هوريل .

ويورد شين (عمود ١٥١٤) اعتراضات على النظرية الهندية ، منها :
(١) لم تقم تجارة بحرية مع الهند قبل القرن السابع قبل الميلاد ، ولا يمكن القول على أية حال إن اليهود عرفوا الهند قبل العصر الفارسي . (٢) السلع التي يذكرها سفر الملوك الأول (١٠ : ١١ ، ٢٢) لا تشير ضرورة إلى الهند . (٣) ليس الذهب بين السلع التي كانت تصدرها بربريكي Barbarike ، ميناء أبريا ودلتا السند^(١٧) ، زمن مؤلف كتاب بريبلوس (القرن الأول الميلادي) . [ولكن ليس معنى هذا أن الذهب لم يكن يصدر منها قبل ذلك العصر .

ويرفض موزيتز (ص ٨٦) النظرية الهندية ، لأن السفن في عصر
سليم كانت في رأيه أضعف من أن تتجاوز مضيق باب المندب ، وهو
يستدل على ذلك (ص ٧٣ — ٧٤) بالصور المرسومة على جدران
معبد الدير البحري للسفن التي كان يمت بها الفراعنة ولا سيما المراكمة
حنشبسوت إلى بنت خاب ما يحتاجون إليه من سلع . كذلك يستبعد
رولسون Rawlinson (ص ١٢) أن يكون الفينيقيون قد باغوا الهدم
من السويس في السفن المدائية التي كانت مستعملة في ذلك الوقت .

٢ — النظرية الإفريقية :

يرى فريق من العلماء أن «أوفير» هي زمبيويه Zimbabwe ، وهي
أطلال مدينة في روديسيا الجنوبية ، على بعد ستة عشر ميلا إلى الجنوب
الشرقي من مدينة فورت فيكتوريا Fort Victoria في منطقة بين نهري
الزمبيزي Zambesi واللمبوبو Limpopo تنارت فيها أطلال فلاع من
الجرانيت وبقايا مناخم مديعة . وقد كشفت زمبيويه عام ١٨٦٨ على يد
آدم رندرز Adam Renders ، وفي عام ١٨٧١ زارها كارل ماوخ
Carl Mauch ووصفها في كتابه Reise in Ost. Afrikas ، حيث
نأى بأنها «أوفير» . وبعد ذلك بعشرين سنة فحصها ج . ت . بنت
J. T. Bent و ر . م . و . سوان R. M. W. Swan . ولم يقل بنت إن

زمبيويه هي « أوفير » ، ولسكنه زعم أن العرب القدماء كانوا يستمدون ذهباً وفيراً منها ، وإن هؤلاء العرب المنقبين عن الذهب كانوا على صلة بكل من مصر وفينيقيا قبل العصر « السبئي - الحميري » (على حد قوله) .

وفيما بين ١٨٩٩ و ١٩٠١ قام بيترز بمحورث في المناطق الواقعة بين المجري الأدنى لنهر الزمبيزي ، والمجري الأعلى لنهر ساني Sabi . وقد نسط نتائج بحوثه هذه في كتابه Im Goldland des Altertums (ميونيخ ، ١٩٠٢) ، ومنه طبعة إنجليزية باسم The Eldorado of the Ancients (١٨) .

وخلاصة رأيه (ص ٢٧١ - ٢٧٤) أنه كانت تعيش في المنطقة الواقعة بين نهري الزمبيزي واللمبويو منذ الألف الثاني قبل الميلاد جالية حميرية ، وأن المعبد الكبير في زمبيويه بني عام ١١٠٠ ق . م ، أي قبل رحلات سايمان إلى « أوفير » بقرن من الزمان ، وأن السبئيين كانوا أصحاب الكلمة والسيادة في ذلك الوقت ، وأن استخراج الذهب كان قائماً على قدم وساق في تلك المنطقة كلها . ولكن كانت تستنبط أيضاً الحجاره الكريمة والنحاس والقصدير . كذلك كانت المنطقة موطناً لساير سماع « أوفير » (١٩) . ويقول بيترز إن العرب في القرن التاسع الميلادي أطلقوا على هذه المنطقة الحميرية القديمة الآلهة بالمناجم نفس الاسم الذي صارت إليه كلمة « أوفير » زمن الترجمة السبعينية ، أي الاسم سقالة الذي كان لا يزال شائعاً عندما جاء البرتغاليون إلى البلاد في القرن السادس عشر ، والذي لا يزال حتى الآن

عمماً على أحد موافق، الساحل . ويرى بيزرز أن الترجمة السبعينية لم تحول
« أوفير » إلى سوفرا عبثاً ، ولكن كانت تريد بالصيغ السبئية الدلالة
على منطقة كان يعتقد في ذلك العصر أنها « أوفير » سليمان^(٢٠) ، ولهذا
استعملت الصيغة الحالية من السين عند الدلالة على « أوفير » الجزيرة العربية
أي « أوفير » بن يقطين (التكوين ١٠ : ٢٩ وأخبار الأيام الأول ١ : ٢٣) .
فمبشر يرى أن « أوفير » بن يقطين في بلاد المغرب وطما ، وبشر إليه
الترجمة السبئية صيغة خالية من السين ؛ أما « أوفير » أرض الذهب فهي
في إفريقية ، ولكن اسمها زمن الترجمة السبئية كان مدوفاً سين رائدة
كسفالة العربية ، ولهذا دلت عليه بصيغ سينية^(٢١) . يعترض على بيزرز
بأن الترجمة السبئية استعملت الصيغة الحالية من السين للدلالة على « أوفير »
في الملوك الأول ٢٢ : ٤٨ (٤٩ في الأصل العبري) ، مع أن الحديث في
هذه الآية كما رأينا هو عن « أوفير » أرض الذهب .

ويرى بيزرز أن زيارة ملكة سبأ لسليمان (التي يسلم مصحتها)
أسفرت عن منح اليهود وحلفائهم ما اسميه اليوم « امتييراً » لاستغلال
مناجم الذهب في « أوفير » ، إلى جانب السبئيين . فاليهود وحلفاؤهم
كانوا يستخرجون الذهب بأنفسهم ، ولم يكونوا يحصلون عليه بالشراء ،
أو المقايضة ، فقد كان هذا فوق مقدورهم^(٢٢) .

وقد لقي رأى بيزرز تأييداً قوياً من ريل Ruhl (عام ١٩٠٣) ، فقد

قال (عمود ٣٤٢) إن « أوفير » لا يمكن إلا أن تكون في جنوب شرق إفريقيا ، حيث يستخرج الذهب فعلا وترى آثار مناجم قديمة ؛ هذا إذا سلمنا بصحة قصة « أوفير » ولم نعد لها من باب الأساطير . وهو يرى (عمود ٣٤٣ أسفل — ٣٤٤ أعلى) أن هذه النظرية قوية إلى حد لا تحتاج معه إلى الأدلة اللغوية التي يوردها بيترز كاشتقاق إفريقية من « أوفير » .

كذلك لقي بيترز سنداً من جاسترو *A Dictionary of the Bible* (ج ٦ (عام ١٩٠٤) ، ص ٨١ ب — ٨٢ ا) ، ومن جزل *Gsell* (عام ١٩٠٥) (ص ٢٣٢) .

على أن هذه النظرية تفتت ضربة قوية من العالم الأثرى الإنجائزي راندال — ماك إيفر *Randall - MacIver* ، الذي قام بحفائر دقيقة في سبع مناطق بروديسيا الجنوبية خلال ربيع ١٩٠٥ وصيفه ، فلم يجد شيئاً ما يمكن أن ينسب إلى تاريخ أقدم من القرن الرابع عشر أو الخامس عشر ، ولم يجد في أسلوب البناء أى أثر شرقى أو أوروبى من أى عصر من العصور . وأثبت أن الأشياء المستوردة التي كشف عنها في المباني الأثرية معاصرة لهذه المباني ، وأن هذه المباني ترجع لذلك إلى القرون الوسطى وما بعدها . وأوضح أن المساكن التي تضمها الخرائب الحجرية إفريقية الطابع دون ريب ؛ وأن الفنون والصناعات التي تمثلها الأشياء التي عُثر عليها في هذه

انساكن في فريقيّة الطابع أيضاً . اللهم ! لا حين تكون هذه الأشياء ، مستورده في زمن معروف خلال القرون الوسطى أو بعدها . (انظر ص ٨٣ خاصة من كتابه .)

وكانت زمبيويه من المناطق السبع التي وم فيها ، مك إيفر بخفائره . وهو يقول عنها (ص ٨٥ - ٨٦) إن أهميتها برزت في أول القرن السادس عشر الميلادي ، وإن أقدم تاريخ ممكن لأي معنى من مبانها هو قبل ذلك بقرنين ، أي حين كانت سفالة ميام ، مردهرا سكبه حالية من العرب تتجبر مع المناطق الداحية في سبيل الذهب ، فكانت تقدم اتمام . سابع الشرق ، وربما أيضا بعض سابع الغرب . ومن الممكن أن تكون جالية أجنبية سكنت زمبيويه قبل ذلك بوقت قليل ، على الرغم من أنه ليس في المباني القائمة فيها الآن ما يمكن استنته إلى ذلك العصر المتقدم . والسكن من العبث القول إن هذه الحالية الوهمية تسمى إلى تاريخ متقدم على هذه المباني بزمن طويل ، وغاية ما في الإمكان أن تقدم تاريخ الجالية على تاريخ المباني بقرن أو قرنين . ولما كانت زمبيويه تدين بوحودها نفسه للتجارة مع الساحل ، وهي التجارة التي بدأها العرب ، فإن أقدم تاريخ ممكن لأي جالية فيها هو القرن الحادي عشر الميلادي .

وكانت زمبيويه ، كما يقول ماك إيفر (ص ٧٥) ، مركزا كبيرا

للتوزيع ، يجلب إليها الذهب من المناطق المجاورة ، ويعيش فيها تجار أغنياء من السكان الأصليين كانوا يعقدون الصفقات مع التجار العرب على الساحل .

أما مناجم الذهب القديمة فلم يبق فيها مالك إيفر بأية حفائر حتى يستطيع الحكم في موضوع قدمها عن يقين ، ولكنه مع ذلك يقول (ص ١٠١ - ١٠٢) إن الأدلة تثبت أن بعض هذه المناجم يرجع إلى القرون الوسطى ، وأن السكان المحليين ، أو « الكفار » *Kaifirs* كما كان يسميهم العرب ، كانوا يعملون فيها زمن البرتغاليين وعرب القرون الوسطى . هذا فضلا عن أن الدلائل عامة توحي بأنه لم تُقيم في شرق إفريقية أية جالية أجنبية قبل القرن الحادى عشر . ثم إنه لم يمكن حتى الآن (زمن الكاتب) استنباط أى دليل على أن مناجم الذهب كان يعمل فيها أناس آخرون غير « الكفار » .

واقْد لقيت نتائج مالك إيفر تأييدا من عالم أترى آخر هو بوش *Pech* (عام ١٩١١) ، فقد قل^(٢٣) إن حضارة زمبيويه يمكن تفسيرها في ضوء بيئتها المحلية دون افتراض جاليات أجنبية من وراء البحار ، وإن طريقة بناء المباني القائمة في زمبيويه لا تدعو إلى الظن أن بناتها قوم غير السكان الأصليين ، وإنه ليس ثمة آثار تدل على أنه أقامت في زمبيويه جاليات من شعوب بحرية قديمة كالفينيقيين ، والمصريين ، والعرب الجنوبيين .

كذلك فال ج . ف . شوفيلد J. F. Schoffeld (عام ١٩٢٦) (٢٢)
إن حضارة زمبيويه لا يمكن فصلها عن حضارة مائيل المندو Bantu
الإفريقية ، بل هي في الواقع مرحلة من مراحلها .

وفي عام ١٩٢٩ كتبت مس كاتون - طومسون Caton - Thompson
عن نسخ حفائرهما في روديسيا الجنوبية ، فكان ما كتته مصداق هو
أيضا لتأج ماك إيغر ، فقد قالت (ص ٤٣٣) إنه يبدو أن بناء المباني
الحجرية في روديسيا الجنوبية ، وهي تريد على حسمانة ، قد استغرق وقت
طويلا ، وإن أقدم هذه المباني لا يمكن نسبتها على أساس الأدلة الأثرية
الموجودة إلى ما قبل القرن العاشر الميلادي ، وقد ترجع إلى ما بعده ؛ وإن
أحدث هذه المباني لا يمكن نسبتها ، على أساس الأدلة الأثرية الموجودة
أيضا ، إلى ما قبل القرن الثاني عشر الميلادي ، وقد ترجع إلى القرن السادس
عشر بل تكاد ترجع إليه قطع . وهي لا تتصور كيف يستطيع عالم مدقق
أن يزعم أن آثار روديسيا من بناء الساميين أو غيرهم من الأمم المتحضرة .
فماك إيغر ، وپوش ، وشوفيلد ، وكاتون - طومسون أثبتوا بالأدلة
الأثرية أن آثار زمبيويه نتاج إفريقي محض ، لا من صنع الفينيقيين أو
السبتيين . ومن الغريب أن جلازر بي هو أيضا ، ولكن قبلهم بعدة
سنين ، الطابع اليميني المزعوم لآثار زمبيويه (٢ ، ص ١٧ أسفل — ١٨
و ٢١) ، ولم يعتمد في رأيه هذا على حفائر قام بها في روديسيا الجنوبية ،

فهو لم يذهب إليها ، ولكن على المقارنة بين آثار زمبوييه كما وصفها الرحالة والعلماء ، والآثار السننية كما رآها هو ، نفسه في جنوب الجزيرة العربية^(٢٥) .

فأهم نقد وجه إلى النظرية الإفريقية أن آثار زمبوييه ، مركز توزيع الذهب ، ليست من بناء الساميين ، وأنه لا دليل على أن هؤلاء الساميين كانوا يستغلون هم أنفسهم المناجم القديمة في البلاد . على أن هذا لا يعنى أن الساميين لم تكن لهم صلات تجارية بالبلاد قبل القرون الوسطى ، أو أنه لم تقم في شرق إفريقية أية جالية أجنبية قبل القرن الحادى عشر كما يرعم ماك إيفر . فعرب اليمن كانوا يتجرون مع الساحل المواجه لبلادهم منذ المعصور القديمة ، وقيمون فيه أحيانا . فهذا كتاب بريلوس (القرن الأول الميلادى) يقول (الفصل ١٦) عن ميناء رهابتا Rhapta (= كويليمين Quelimane الآن على الفرع الشمالى من دلتا الزمبيزى)^(٢٦) إن « أمير مَعا فِر في اليمن كان يحكمها رهابتا بمقتضى حق قديم يخضعها لسيادة المدينة التى تلقاها أول ما تلقاه على ساحل بلاد العرب موزا Muza = مَحا الآن . وأهل موزا يحكمونها الآن باسمه ، ويهيمون إليها بسفن تجارية يستخدمون في معظمها ربابنة ووكلاء عربا ، يألون أهل البلاد ويتزاوجون معهم ، ويعرفون الساحل والافنة »^(٢٧) . على أن بريلوس يشير إلى ما وراء رهابتا بقوله « إن المحيط لم تسكنشف معالمه ، وهو ينحنى إلى الغرب » . ومعنى هذا أن التجار العرب في القرن الأول الميلادى

كما ولا يتجاوزون زهانتا حدود ، فلم يَكروا بترددون مثلاً على سفالة التي أصبحت مقصد التجار العرب في القرون الوسطى ، بأنون إليها في سبيل الذهب . فريبيلوس شئت فسم نخارة عربية على الساحل الإفريقي في القرن الأول الميلادي (فيقص بذلك كلام ماك إيفر) ولكنه لا يشئت ، بل يكاد ينفي ، ميام نخارة عربية في سفالة (وهي موضع القصيد) . وإخلاصة أن ريبيلوس لا يؤيد القائلين إن ساحل إفريقية الشرقي لم يشهد جاليات أجنبية قبل القرن الحادي عشر (ماك إيفر) ، ولكنه لا يؤيد كذلك القائلين إن سفالة كانت مقصد طلاب الذهب من الأمم السامية أيام سليمان (القرن العاشر قبل الميلاد) .

يسلم لنا إذن ما قاله ماك إيفر وغيره من أن آثار روديسيا ، التي زعم أصحاب النظرية الإفريقية أنها من بناء الساميين ، تنتمي في الواقع إلى القرون الوسطى ، وأنه لا دليل على أن مناجم الذهب القديمة كان يستغلها أناس غير السكان الأصليين .

وهكذا ينهار أساس النظرية الإفريقية ، وهو أن رجال سليمان وحرام كانوا يستخرجون الذهب بأنفسهم ، فقد كان هذا في رأيهم السبيل الوحيد أمام سليمان وحرام للحصول على الذهب ، إذ كان ضيق مواردها لا يمكنهما من الحصول عليه بالشراء أو المقايضة . وهكذا يواجه أصحاب النظرية الإفريقية نفس الاعتراض الذي وجهه بعضهم كما رأينا إلى النظرية

الهندية : لنفترض أن سفن سليمان وحيرام كانت تقصد إلى سفالة في سبيل الذهب ، فكيف كان يتأتى لهما الحصول عليه وهما على ما هما عليه من ضيق الموارد ؟

وقد اعترضت إرام . برايس *Ira M. Price* (ص ١٦٢٧) على النظرية الإفريقية مستندة إلى الأصحاح العاشر من سفر التكوين ، حيث يذكر أوفير ، كما رأينا ، بين أولاد يعقظان (في جنوب الجزيرة العربية) ، وإن كانت لا تستبعد أن الملاحين الفينيقيين زاروا بعض الموانئ على ساحل إفريقية الشرقى أيام سليمان .

على أن موريتز (ص ٨٨) يستبعد هذا الاحتمال ، ويعترض على النظرية الإفريقية بما اعترض به على النظرية الهندية ، من أن السفن في عصر سليمان كانت في رأيه أضعف من أن تتجاوز مضيق باب المندب . وهو يعترض عليها أيضا بأن معقل رمبيويه لا يمكن أن تكون من بناء مائة رجل على الأكثر هم الذين كانت تتكون منهم في رأيه حملة « أوفير » (انظر الهامش الأول) (٢٨) .

ملحوظة :

يرى نيبور *Niebur* (عمود ٦٩) بصدد الملوك الأول ١٠ : ٢٢ أن الكلمة « تُكَيِّم » ، التي تترجم عادة بالطواويس ، محرفة عن

« سَكَنِيم » « العبيد »^(٣٤) ، وأن السلع التي بعددِها هذه الآية (الذهب والفضة والماح والقروود والعبيد) إنما كانت تجلب من غرب إفريقيا ، فيه يؤخذ من الآية أن الرحلة لم تكن جنوبية في البحر الأحمر ، ولكن غربية .

وهذه الآية ، هي وأخبار الألبام الثاني ٩ : ٢١ (وهي متأخرة عنها) ، لا تذكر أن « أوفير » صراحة كما رأينا . وإنما تقول أولاهما إن « سفن ترشش » كانت تحلب تلك السلع ، وتقول ثابتهما إن السفن كانت تقصد إلى ترشش للإتيان بها . فيبدو إذن أن نيبور يريد تحديد مكان « ترشش » لا « أوفير » حين يقول إن سفن سليمان كانت تقصد إلى غرب إفريقيا .

ومعنى هذا أن نيبور يرى أن سفن سليمان كانت تقوم برحلتين : غربية إلى « ترشش » ، وجنوبية إلى « أوفير » . هذا مفهوم كلامه ، لا منظومه . وقد جعل مكان « ترشش » في غرب إفريقيا ، ولكنه لم يعرض لمشكلة « أوفير » .

ملحظة ثالثة :

يتصل بالملاحظة الأولى ما يرا د ج . أوبرت G. Oppert^(٣٥) من أن سفن سليمان وحيرام كانت تقوم برحلتين ، رحلة قصيرة إلى « أوفير » في شرق

إفريقية ، وأخرى طويلة إلى الهند تستغرق ثلاث سنوات . والرحلة القصيرة هي التي تتحدث عنها الآيتان الملوك الأول ٩ : ٢٧ و ١٠ : ١١ ، والرحلة الطويلة هي التي تتحدث عنها الآية الملوك الأول ١٠ : ٢٢ . فالسبع التي تذكرها هذه الآية (الذهب والفضة والعاج والقردة والطواويس) هي في الواقع سبع هندية ، والثلاث الأخيرة منها موطنها الهند دون غيرها .

وفد لقي هذا الرأي تأييداً تاماً من شفتلوفتس Scheftelowitz (عمود ٢١٦ أسفل) . ويمكن القول إنه مريب من النظريتين الهندية والإفريقية .

٣ — النظرية العربية :

يجعل بعض العلماء «أوفير» في الجزيرة العربية ، ولكنهم لا يحددون مكانها . فمنهم شبرنجر (١ ، ص ٥٧ — ٥٨) ، الذي يستند إلى أن الذهب والحجارة الكريمة سامتان عربتان ، وأنه كان بنت في بعض أرجاء الجزيرة ببات يشبه الصندوق الأبيض ويقاربه في الرائحة . أما الفضة والعاج والقردة والطواويس ، التي يذكرها سفر الملوك الأول ١٠ : ٢٢ ، والسنوات الثلاث التي تجعلها هذه الآية مدة للرحلة ، فهي من اختراع رواية متأخرة . والفضة خاصة لا يمكن أن تكون من سبع «أوفير» ، فقد كانت غالية دائماً في الجزيرة العربية^(٢١) .

ومن هؤلاء العلماء أنط. كيتل (ص ١٦٣) . ويمكن أن يعد منهم نوالك Nowack (ص ٢٤٨) الذي يرى أن « أوفير » لا يمكن أن تكون إلا على الساحل الغربي للجزيرة العربية بين الحجاز واليمن ، أو على الساحل الجنوبي ، أو على الساحل الجنوبي الشرقي .
ولكن ثمة فرقة آخر من العلماء أميل إلى التحديد . فمنهم من يحمل « أوفير » في جنوب الجزيرة ، ومنهم من يحملها في الشرق ، ومنهم من يحملها في الغرب . وفيما يلي تفصيل ذلك :

(١) في جنوب الجزيرة :

يرى كارل ريتز Carl Ritter (Die Erdkunde) المجلد ١٤ ، ص ٣٧٢) أن أوفير هي طفار عند ميناء مريط في أرض الألبان ، وكانت منذ أقدم العصور مركزا لتبادل السلع في الشرق الفسيح ، وتسميتها التوراة (سفر التكوين ١٠ : ٣٠) سفار . وهو يستمد في رأيه هذا إلى أن التوراة (في الآية نفسها) تحدد موطن أسماء يقطان بما بين ميثا (= موزا Muzza عند اليونان = 'معا الآن')^(٣٢) وسفار هذه .

كذلك يرى توماس Thomas (ص xxiii) وجني Hitti (ص ٤١) أن « أوفير » قد تكون طفار .

ويحمل البعض أوفير في جنوب الجزيرة العربية عامة دون تحديد .
فمنهم ماير Meyer (ص ٢٢٤) . ومنهم بتسنجر Benzinger (ص ٢١٩)
الذي يرى مع ذلك أن القصاص بالغ في تقدير الذهب الذي كان يأتي
إلى سايان ، فبلاده لم يكن لديها الكثير مما تستطيع تصديره إلى جنوب
بلاد العرب . ومنهم س . ا . كوك S. A. Cook . مع بعض الشك)
في تاريخ كبردج القديم ، ج ٣ ، ص ٣٥٧ . كذلك يرى لودز Lods
(ص ٣٧٠) أن « أوفير » يمكن أن تكون بلاد العرب الجنوبية ، وإن
كانت السلع التي جلبها سايان منها مستوردة على ما يظهر من إفريقية
والهند ، فإنه يبدو أن الأسماء العبرية لكثير من هذه السلع مأخوذة
عن كلمات سنسكريتية أو تيميلية . وقريب من هذا ما يقوله تارن Tarn (ص
٢١٣) من أن « أوفير » كانت فيما يحتمل مركزا من المراكز التجارية في جنوب
الجزيرة تجتمع إليه تجارة الهند . ويقول كيروان Kiernan (ص ٢٠) إن
« أوفير » كانت في مكان ما على الساحل الجنوبي للجزيرة العربية . ويرى
إدوارد روبرتسون Edward Robertson ، كاتب مادة « أوفير » في دائرة
المعارف البريطانية ، أن أرجح الآراء الخاصة بمكان « أوفير » هو الذي يجمعها
في الجزيرة العربية ولا سيما على ساحلها الجنوبي . وقد ذكرنا من قبل عند
الحديث عن النظرية الهندية (هامش ١٦) أن هول يرجح أن تكون « أوفير »
في الهند ، وإن كان يسلم بإمكان وجودها في جنوب الجزيرة العربية .

وممن جمل « أوفير » في جنوب الجزيرة أيضا العالم الإنجليزي كين ،
الذي أفرد كتابا كاملا لهذه المشكاة . وخلاصة رأيه (ص ١٩٤ - ١٩٦)
أن « أوفير » هي منسخا^(٢٢) ، كما سميها الحفرافيون اليونان ،
أونورتوس ونييس Portus Nobilis ، كما سميها الحفرافيون الرومان ،
على الساحل الجنوبي للبحريرة العرصة ؛ وأنها لم تكن مصدر الذهب
وسائر السلع التي كانت تحت اسمين بل كانت مركزا لتوزيعها ؛ وأن
الذهب كان يجلب من حويلة وهي في رأيه روديسيا ؛ وأن الحجرين كانوا
أول من حفر مناجم الذهب القديمة في روديسيا وبنى ما اتصل بها من
بلاد لا تزال آثارها باقية حتى الآن ، ثم حلقهم في ذلك اليهود والفينيقيون
أيام سايان . وهو يرى أن « ترشيس » كانت الميناء الذي تصدر منه
« حويلة » ذهبها وحجارتها الكريمة ، وربما كان موقعها قريبا من
موقع سفالة الآن . وهذا هو السبب في أن سفن سايان كانت تقصد إلى
« أوفير » أو إلى « ترشيس » نهاية المطاف سواء سواء .

ومن هذا نرى أن كين يوافق أصحاب النظرية الإفريقية في اعتبار
روديسيا المصدر الذي كان يستقى منه سايان الذهب الوفر . وهو يوافقهم
أيضا فيما يقوله (ص ٥٧ - ٥٨) من أن اليهود كانوا يستخرجون
الذهب من مناجم فيها يأخذونه دون مقابل ، لأن الحصول عليه بالشراء
أو انقاضة لم يكن في مقدورهم . ولكن كين يختلف مع ذلك مع أصحاب

النظرية الإفريقية فيما يقوله من أن سليمان كان يستقى سائر السامع من « أوفير » نفسها التي يجمعها على الساحل الجنوبي للجزيرة العربية . وفي هذا تمقيد لمشكلة ولا ريب ، ولكن من الجلى أنه اضطر إلى روديسيا حتى لا يعترض عليه بنفس الاعتراض الذى وجهه هو نفسه كما رأينا إلى أصحاب النظرية الهندية ، وهو : ماذا نستطيع فلسطين الفقيرة أداءه من سامع مقابل ذلك الذهب الوفير ؟

(ب) فى شرق الجزيرة :

أهم دعاة هذا رأى جلازر . فهو يرى (١ ، ص ٣٦٨ — ٣٧٣) أن « أوفير » العهد القديم هى الساحل العربى من الخليج الفارسى ، من الشمال حتى رأس مُصَنَّدَم . ومما يدل على أن « أوفير » هذه فى بلاد العرب ذكرها فى جدول الأنساب بين شعوب عربية خالصة ولكن هذا لا يمنع وجود « أوفير » أخرى غير عربية شرقى الخليج الفارسى . بل الواقع أن « أوفير » فى معناها الواسع كانت تشمل الساحلين الشرقى والغربى من الخليج الفارسى . وبسنشهد جلازر على ذلك بعدة أسماء تنتمى إلى شرقى الخليج الفارسى وتقارب « أوفير » فى اللفظ . منها نهر أبىروس *Apirus* أو كبرىوس *Cabirus* الذى ذكره العلامة الرومانى باينيوس *Plinius* . ويحمله جلازر فى مكان ما على ساحل مكران بين بندر عباس وجواتار *Guntar* (فى

الخرائط الإغريقية (Gwatar) ، وكان في منطقة تنج الذهب . ومن الممكن أن ساحل منطقة أنهبيرا التي يذكرها لاسن (وهي على الساحل الغربي لمهند قرب مصب السند) كانت تسمى إلى ساحل «أوفر» . وبؤخذ من النقوش السارية أن «أوفر» كانت تشمل أيضا أجزاء شمالية من ساحل الخليج الفارسي . وهو يستشهد على ذلك بمدينة سمايبرك ^(٣٤) Apirank يذكرها ديبس Delitzsch في كتابه Paradies بين أماكن باداية محضة ، ونحوها جلارر كذلك على الساحل الشمالي من الخليج الفارسي أو غير بعيد عنه . ويرد اسم هذه المدينة في نقوش نرام - سين ، وهو ابن سرجون الأول ملك أكاد الذي يسميه هم في كتابه Geschichte Babyloniens und Assyriens إلى ما قبل الألف الثاني قبل الميلاد . وهكذا نجد اسم «أوفر» قبل عصر ساميان زمن طويل . كذلك يشير جلارر ، معتمدا على كتاب هم ، إلى أن أهل عيلام كانوا فيما يبدو يطلقون اسم خيرا Khapirra أو آيرا Apirra على السهل الممتد بين سوسة Susa والخليج الفارسي ؛ وإلى أن ملوك عيلام ، الذين كانوا يقيمون في مال - أمير Mal-Amir . والذين تمكن استيهم إلى القرن الثامن قبل الميلاد ، كانوا يسمون أنفسهم أيرا Apirna ويسمون إليمهم أير Apir ، بينما كانوا يطلقون اسم أنزانا Anzana على القسم الشمالي من عيلام الذي فتحوه ه بجند السلاح .

ويرسم جلازر (١ ، ص ٢٨٠ - ٢٨٢) طريق السير الذي كانت تسلكه في رأيه سفن سليمان وحيرام ، فيقول : إنها كانت تقطع من عصيون جابر ، وتقطع البحر الأحمر ، ثم تمر بموانئ الساحل الشمالى للصومال ، وبعد ذلك تسير على طول الساحل الجنوبى للجزيرة العربية حتى الخليج الفارسى ، فتمخر فيه ، وتحمل الذهب وحشب الألنمجيم والحجارة الكريمة من أحد موانئ الساحل الذى يسميه برييلوس ساحل عمارة Ommama . وربما زارت السفن أيضا فى طريق عودتها هذا الميناء أو ذاك من موانئ الخليج الفارسى ، ثم أحد موانئ ساحل مكران وشمال غربى الهند ، قبل أن تعود أدراجها فتسير على طول الساحل العربى وتمر ساحل الصومان ثم تدخل البحر الأحمر عائدة إلى عصيون جابر . وكانت السفن تحمل الفضة والعاج (الهندي أو الإفريقى) والقروود والطواويس (٣٥) من مختلف الموانئ غير العربية التى تمر بها ، ما لم تجدها فى «أوفير» العربية التى كان يمكن جاب هذه السلع إليها . فالفضة مثلا كان يمكن الحصول عليها فى «أوفير» العربية (٣٦) ، ولكن كانت سفن سليمان تستطيع أيضا حملها من موانئ أخرى (٣٧) .

أما السنوات الثلاث التى كانت تستغرقها الرحلة إلى «أوفير» والعودة منها ، كما تقول التوراة ، فإن جلازر (ص ٢٨٢ - ٢٨٣) يفسرها بطول الطريق واضطرار السفن إلى انتظار مواسم الرياح فى البحر

الأحمر والمحيط الهندي والمحليج الفارسي في كتا زحاني الذهب والإياب .

هذا هو رأى جلازر (عام ١٨٩٠) . وقد وصل أهمل بعد ذلك سبع سنين إلى رأى مماثل دون علم منه سبق جلازر ؛ وذلك حين ول (٢ ، ص ٢٣٥ — ٢٣٦) إن « أوفير » كانت في الأصل *Khupir* أو *أبير* *Apir* ، الجزء الأدنى من عيلام المواحة لشرق الجزيرة العربية ، ثم سمات بعد ذلك شرق الجزيرة العربية نفسه . وردد أهمل الرأى نفسه بعد ذلك في موضع آخر (٣ ، ص ٧) معترفاً سبق جلازر له ^(٣٨) .

ومن الغريب أن هيرنج *Husning* وصل أيضا عام ١٩٠٣ إلى نتيجة مماثلة ، دون أن يعلم أن جلازر سبقه بثلاثة عشر عاما . وقد عاد هيرنج إلى الموضوع مرة أخرى بعد عام من مقاله الأول ، واعترف سبق جلازر .

والجديد فيما قاله هيرنج ، بغض النظر عن التفصيلات اللغوية التي استقاهها من ميدانه الذي تخصص فيه وهو نقوش عيلام ، أن أهل صيدا ^(٣٩) كانوا يستبدلون بسلعهم الذهب في عيلام ، وكانوا يذهبون إليها برا لا بحرا ، فقد كانت تربط عيلام ومنطقة البحر المتوسط في ذلك العصر وقبله صلات تجارية برية . أما اليهود فلم يكن لهم في هذا عيب ^(٤٠)

(المقال الأول ، عمود ٢٦٩ أسفل — ٢٧٠) .

ومعنى هذا أن هيرنج يرى أن « أوفير » هي عيلام ، ولكنه ينكر في الواقع ما تقتضيه التوراة من أن العبريين ، يصحبهم الفينيقيون ، كانوا يذهبون إليها بحراً ، وإنما يرى أن الفينيقيين وحدهم كانوا أصحاب تجارة مع « أوفير » ، ولكنها تجارة برية ، فقد كان الاتصال البرى ميسوراً ، ولم تكن ثمة حاجة إلى سلوك الطريق البحرى الطويل المحفوف بالمخاطر . أما اليهود ، فلم يكونوا شركاء في هذه التجارة ؛ ومن الجلى أن هيرنج أخرجهم منها لما يمتقده من قلة مواردهم^(١٠) .

وقد أبدى رأى جلازر أيضاً حين (عمود ٢٥١٥) وماك كرى Mc Curdy (في A Distionary of the Bible ، المجلد السادس ، ص ٨٥ ب) وبرايس (٦٢٧ ب — ١٦٢٨) وشف (ص ١٦٠ و ١٧٥) ورولتسون (ص ١٢ — ١٣) .

(ج) في غرب الجزيرة :

يرى موريتز (ص ١١٠) أن « أوفير » هي الجزء الجنوبي من ساحل الحجاز وما يتصل به من ساحل اليمن ، أو بمباراة أدق الساحل من فنفذة إلى عتود ، وكان « ساحل الذهب » منذ القرن الثانى قبل الميلاد حتى القرن العاشر الميلادى كما يؤخذ من المصادر اليونانية والعربية . ويقول

موريتز بن الذهب كان يوجد هناك في مخاري الخداول المنحدرة من
أعلى الجبال ، وإن سفر ايوب ٢٢ : ٢٤ يبيء عن ذلك أيضا حين
يشير إلى « جداول أوفير » (نحايم أوفير) . ولكما نقول إن كلمة
« نحايم » (الجداول) في الآية لا يمكن أن تكون مصافة إلى « أوفير » ،
ولا لحذفت منهما ميم نهاية الجمع المذكور السالم كما تحذف منه عدد
الإضافة في العربية .

هذا هو مكان « أوفير » في رأي موريتز . وقد قدم لهذا الرأي بمقد
المطريتين الهندية والإفريقية (ص ٨٦ — ٨٩) . وقد أوردنا هذا المقد
في مضمي ، وهو يقوم قبل كل شيء على أن السفن في عصر سابين كانت
في رأيه أضعف من أن تتجاوز مضيق باب المندب . وعدم موريتز لرأيه
أيضا بالحديث عن الذهب في بلاد العرب معتمدا على المصادر الكلاسيكية
(اليونانية — الرومانية) والعربية (٨٩ — ١١٠) ، فقال (ص ٨٩)
إنه كان موجودا في كل النصف الغربي من الجزيرة العربية ، من الشمال
الغربي أو أرض مدين القديمة إلى اليمن في الجنوب الغربي . وكان
موجودا كذلك في وسط الجزيرة ، أو على وجه التحديد في الجزء الجنوبي
من هضبة نجد . فيحى إذن القول إن « أوفير » كانت في مكان ما ببلاد
العرب ، أو بالأحرى في إحدى هذه المناطق . وهنا (ص ٨٩ — ٩٠)
يستبعد موريتز مدين ، لأن مناجم الذهب فيها حديثة نسبيا (حوالى

٤٠٠ في م) ، ولأنها لو كانت معروفة أيام سليمان لأرسل إليها قافلة دون حاجة إلى سفن^(٢١) ، ولا سيما أن مناجمها لم تكن على الساحل . كذلك يستبعد موريتز (ص ٩٠) وسط الجزيرة ، لأنه كان أرضا مجهولة للقدماء . وهكذا لا يتبقى سوى النصف الجنوبي من الجزيرة العربية . هذا عن مكان « أوفير » . أما طبيعة الحملة إلى « أوفير » ، فقد كانت سلمية في رأيه (ص ٧٨ — ٨٣) ، ولم تكن ذات طابع حربي كما يصورها أصحاب النظرية الإفريقية . فقد كانت في ظنه ، كما مر ، لا تشكون إلا من سفينتين ، لا يمكن أن يزيد عدد رجالهما عن مائة ، وهي قوة لا تكفي للقتال . فلم يكن إذن بدء من المقايضة للحصول على الذهب من عرب الجنوب ، الذين كانوا أكبر تجار العالم في ذلك الوقت . ولكن لم يكن لدى سليمان من البضائع ما يكفي لهذا الغرض ، فشعبه كان زراعيا في الغالب ، بل ظلّ بعضه يعيش عيشة البداوة (انظر هامش ٤٠ في هذا الصدد) . ولكن كان لديه الرقيق ، وهي أروج سامة في العالم القديم ، ولا سيما الشرق منه . ولم يكن هؤلاء الرقيق أسرى حرب ، فسليمان لم يحارب كما حارب أبوه ، وإنما توافر لديه الرقيق بعد أن أمر ، كما يقول سفر الملوك الأول ٩ : ٢٠ — ٢١ ، باسترقاق أبناء الشعوب التي كانت تسكن فلسطين قبل أن يغلبهم عليها اليهود .

هذه خلاصة رأي موريتز . ويميل مونتجومري Montgomery

(ص ٣٩) إلى أن يحمل «أوفير» على الساحل الغربى للجزيرة العربية ، فهذا أرجح فى رأيه من جعلها على الساحل الشرقى (كما يفعل جلازر) . وهو يقول (ص ١٧٦ — ١٧٧) إن سفن سايون لم تكن فى حاجة إلى الذهاب بعيداً إلى الهند للحصول على السلع الهندية ، فإن التجار الهنود كانوا يحبون هذه السلع هم أنفسهم إلى الموانئ العربية . والطواويس وحشب الصندل من الهند فى الأصل ، وربما كانت الفضة كذلك ، إذ يبدو أنها كانت دائماً من السلع المستوردة فى الجزيرة العربية . أما الذهب فهو من «أوفير» العربية ، وكذلك الحجارة الكريمة . ولا تزال النسايس naboons ترمى فى مرتفعات اليمن وحضرموت ، وإن كانت كلمة قوفيم العربية « القروء » هندية الأصل .

هذه هى الآراء المختلفة التى تندرج فى النظرية العربية . وقد انتقدها هى أيضاً بعض العلماء . فمنهم هولتسنجر Holzinger ، الذى يقول (ص ١٠٧) إن السنوات الثلاث التى كانت تستغرقها رحلة «أوفير» ، كما تقول التوراة ، يستحيل معها أن تكون «أوفير» فى مكان قريب من عصبون جابر كالجزم الجنوبى الغربى من بلاد العرب ، فلا بد إذن أن تكون أبعد . ويوجه بيترز (ص ٢٢١) وهورنل (انظر المظيرة الهندية) الاعتراض نفسه على من يحمل «أوفير» فى جنوب بلاد العرب . ولكن نواك يرى (ص ٢٤٨) أن هذا النقد غير قاطع ، لأننا لانعرف

شيئا عن المدة التي كانت تقيمها سفن سليمان في « أوفير » قبل أن تعود أدراجها إلى عصيون جابر .

ويترض بترز أيضا (ص ٢١٧ — ٢١٨) بأنه لو كانت « أوفير » في سبأ لمعث إليها سليمان بقوافل الإبل^(٢٢) ، فإن ملكة سبأ جاءت إليه ، كما تقول التوراة ، عبر الصحراء . ثم هو ينتقد المطبوعة العربية عامة بقوله (ص ٢٤٤) إن ذهب بلاد العرب كان قليلا بالقياس إلى المقادير الهائلة التي كانت تصل منه إلى سليمان .

هذه هي الآراء المختلفة في مكان « أوفير » . ونضيف إليها رأيا عاما يشمها هو رأي بيرتون (١ ، ص ٢٦١ — ٢٦٣ و ٢ ، ص ٢٣٩ — ٢٤٠) ، وهو أن « أوفير » معناها « الأرض الحمراء » (أي الحمراء بلون الذهب) ، وأنها لم تكن علما على بلد معين وإنما كانت اسم جنس يصدق على بلاد عدة كاليمن وشرق إفريقية وغرب الهند . وهذا يفسر ما تقوله التوراة من أن رحلة « أوفير » كانت تستغرق ثلاث سنوات ، كما أن ذكر الطواويس التي تملأ منها الجزيرة العربية وإفريقية يشير إلى أن الرحلة كانت تمتد حتى الساحل الغربي من الهند . ولو كانت « أوفير » مركزا تجاريا واحدا على البحر الأحمر ، ترد إليه سلع الجزيرة العربية وصادرات الهند وشرق إفريقية ، لما أخطأه عين الجغرافيين

العرب الفاحصة ، ولوجدنا أطلاله الدارسة .

ويعتمد بيرتون في سمة معنى الحجرة إلى « أوفير » على شبرنجور (١ ، ص ٥٦ - ٥٧) ، الذي يرى أن معنى « ذهب أوفير » هو « الذهب الأحمر »^(١٣) . وهما يقولان على ورود سبع مقابله لأوفير في بعض اللهجات العربية الجنوبية الحديثة تؤدي معنى الحجرة . ولكن جلازر (١ ، ص ٣٧٧) ، يؤيده بيترز (ص ٢٣٧ - ٢٣٨) ، يقول إن « أوفير » العربية ليست لها أدنى علاقة بالكلمة المهرية التي أوردتها شبرنجور « يبدأ لرايه ، فقد سمعها هو (جلازر) تنطق أعفر (بالعين) لا آفر كما طن شرنجر . وقد رد عليه شرنجر (٢ ، ص ٥١٤ - ٥١٥) ، ولكنه لم يأت بجديد . ومهما يكن من أمر ، فإنه لا يصح الاعتماد على اللهجات العربية الحديثة وحدها ، ولا سيما تلك التي تنطوي على آثار أجنبية كاللهجات جنوب الجزيرة ، في تفسير كلمة قديمة كأوفير لا نجد لها تفسيراً في العربية نفسها بله النقوش العربية الجنوبية القديمة والعربية الشمالية (عربية القرآن) .

نتيجة البحث :

تتفق المصادر الكلاسيكية والعربية على أن الجزيرة العربية ، ولا سيما الجانب الجنوبي الغربي منها ، كانت موطناً للذهب . فكان من الطبيعي أن

يطلب سليمان الذهب فيها ، لا في مكان قصي كالهند أو إفريقية . وكان من الطبيعي أيضاً أن يطلبه في الجانب الجنوبي الغربي من الجزيرة العربية ، لأنه أقرب أجزائها إليه . وكان أمامه في سبيل ذلك طريقان : طريق البر عبر الصحراء ، وطريق البحر على طول ساحل البحر الأحمر . فآثر طريق البحر ، رغم أن قومه أهل زراعة ورعى لم يتمرسوا بالبحار . ذلك لأن طريق القوافل شاق ، وقد تزيد نفقاته على نفقات الطريق البحري بما يفرضه السبئيون المحتكرون لطريق الصحراء من أجور ومكوس . ولا يصح الاعتراض على ذلك بما قاله بيطرز وسبق ذكره من أنه لو كانت «أوفر» في سبأ لمث إليها سليمان بقوافل الإبل ، فإن ملكة سبأ جاءت إليه ، كما تقول التوراة ، عبر الصحراء . لا يصح توجيه هذا الاعتراض ، لأن طريق الصحراء كان أيسر على أهل سبأ من طريق البحر ، فقد كانوا خيرين به إذ تقوم عليه تجارتهم مع الشمال ، كما كانوا أصحاب الكلمة فيه لا يؤدون عنه مكوساً لأحد . وثمة سبب آخر دعا سليمان إلى اختيار طريق البحر ، هو أنه أراد أن يشرك معه حليفه حيرام ، ملك صور ، تودداً (انظر هامش ٤٠) ورغبة في الانتفاع بمهارة الفينيقيين في الملاحة ؛ وربما كان حيرام نفسه هو الذي ألح عليه في ذلك .

كان الجانب الجنوبي الغربي من الجزيرة العربية هو المصدر الذي يستقى منه سليمان الذهب . والذهب أهم السلع التي كانت تجلب من «أوفر» ،

« فؤوفر » إذن في الجبال الجنوبي الغربية من الجزيرة العربية . يقول إن الذهب أهم سلع «أوفر» . ويستدل على ذلك بأنها السامة الوحيدة التي يذكرها سفر الملوك الأول ٩ : ٢٨ (« فأتوا إلى «أوفر» وأخذوا من هناك ذهباً أرامائة وزنة وعشرين ورنه ») ؛ وهذه الآية من مصدر متقدم (انظر الهامش الأول) . ويذكر الذهب وحده أيضاً في أخبار الأيام الثاني ٨ : ١٨ ، ولكن هذه الآية كما قلنا متأخرة منقولة عن الملوك الأول ٩ : ٢٨ . ويذكر الذهب وحده كذلك في الملوك الأول ٢٢ : ٤٩ . ومما يقطع بأن الذهب أهم سلع «أوفر» ضرب الأمثال ، كما رأينا ، بذهب «أوفر» ، فضلاً عن استعمال كلمة «أوفر» ، كما رأينا أيضاً ، في معنى «الذهب الأوفيري» في أيوب ٢٢ : ٢٤ .

وكان يلي الذهب في الأهمية بين سلع أوفر خشب الصندل أو ، كما يرى حلاير (انظر هامش ٢) ، خشب الإصطرك ، والحجارة الكريمة . فسفر الملوك الأول ١٠ : ١١ يذكرهاها والذهب دون سائر السلع ، وهذه الآية هي أيضاً من مصدر متقدم (انظر الهامش الأول) . كذلك لا نجد سوى هذه السلع الثلاث في سفر أخبار الأيام الثاني ٩ : ١٠ ، ولكن هذه الآية كما قلنا متأخرة منقولة عن الملوك الأول ١٠ : ١١ . والحجارة الكريمة سامة عربية بإجماع الآراء ، وكذلك خشب الإصطرك (هامش ٢) . أما الصندل فقد رأينا ما قاله شرنجر (في صدر

الكلام عن النظرية العربية) عنه من أنه كان ينبت في «مض أرجاء الجزيرة نبات يشبهه ويقاربه في الرائحة .

فالسلم الثلاث الأساسية التي كانت تجلب من « أوفير » موطنها الجزيرة العربية . وفي هذا سند قوي للنظرية العربية ، يضاف إليه أن سفر التكوين ١٠ : ٢٩ يعد أوفير من أبناء يقطان (وحطان ، في جنوب الجزيرة) ، ويضمه بين سبأ (في الركن الجنوبي الغربي من الجزيرة) وحويلة (التي تختلف حولها الآراء) . وأوفير بن يقطان هذا ، أي شعب « أوفير » القحطاني ، هو الشعب الذي يسكن أرض « أوفير » ؛ فليس هناك أوفيران ، أوفير في الجزيرة العربية و « أوفير » في مكان آخر ، كما يزعم بيترز وكانت مادة « أوفير » في دائرة المعارف الأمريكية .

يتبقى من سلم « أوفير » الفضة والماج والقروود (أو الطيوب إذا صح رأى جلازر المذكور في هامش ٢٩) والطواويس (أو العبيد إذا صح رأى نيبور الذي أوردناه تحت عنوان « ملاحظة » في آخر الحديث عن النظرية الإفريقية) . فالفضة كانت غالية دائماً في الجزيرة العربية ، ولهذا رأى بعض الباحثين أنها مقحمة في النص (انظر هامس ٣١ وما يتصل به من المتن) ؛ ولكن من الممكن أنها كانت تستورد إلى « أوفير » . والماج مستورد هو أيضاً ، إما من إفريقية القريبة وهو أرجح ، وإما من الهند البعيدة . والقروود مستوردة هي أيضاً ، إما من إفريقية القريبة وهو

أرجح كذلك ، وإنما من الحمد المائنة . هذا إذا لم يكن المراد السادس ، كما يقول موتجمرى (ص ٢٩) : وقد ذكرنا قوله من قبل ، فإن السانيس لا تزال ترى في مرتفعات اليمن وحضرموت ، فمكون عندئذ سامية عربية . وكذلك الطيوب ، التي يحدها جبال ر مكان القروذ ، سامية عربية ، بل هي السامية التي كان يتهافت عليها الشرق والغرب وكانت مصدر غنى وثروة لعرب الجنوب . ينبغي بعد ذلك الطواويس ، وهي سامية هندية في الأصل ، فلا بد أن « أوفير » كانت مستوردها من الهند ؛ وهذا صحيح ما يقوله «بيور من أن المراد « العبيد » ، كانت السامية مستورده أيضا ولكن من إفريقية^(٤٤) .

وهذه السلع الأربع (الفضة والعاج والقروذ أو السادس أو الطيوب والطواويس أو العبيد لا تذكر إلا في سفر الملوك الأول ١٠ : ٢٢ وأخبار الأيام الثاني ٩ : ٢١ ، ولكن الآية الثانية كما قلنا منقولة عن الآية الأولى متأخرة عنها بالطبع . ثم إن الآية الأولى نفسها ، كما يقول كيتل (انظر الهامش الأول) ، مستقاة من مصدر متأخر قليلا عن المصدر الذي استقى منه سفر الملوك الأول ٩ : ٢٨ و ١٠ : ١١ ، حيث لا تذكر هذه السلع الأربع . فهذا يدل على أن هذه السلع لم تكن أساسية كذهب والحجارة الكريمة وحشب الصندل أو الإصططرك .

فسفن سليمان كانت تقصد إلى « أوفير » طالبا لهذه السلع الثلاث أولا ،

وهي من نتاج الجزيرة العربية نفسها ، ولتلك السلع الأربع ثانياً ، وهي مستوردة من إفريقية أو الهند . فإذا صح ما يقوله مونتجومري وجلازر ونيبور كانت ثلاث من هذه السلع الأربع عربية أصيلة ، وزادت بذلك قوة النظرية العربية . ولا حاجة بنا إلى التدليل على الصلات التجارية التي كانت تربط الركن الجنوبي الغربي من الجزيرة العربية بإفريقية والهند قديماً . وقد أوردنا فيما مضى (بصدد نقد النظرية الإفريقية) نص ما جاء في كتاب بريبلوس عن التجار العرب في شرق إفريقية . ويقول الكتاب نفسه (الفصل ٢٦) عن عدن : « كانت تسمى « يودايمون » Eudaemon ، وكانت مدينة هامة فيما مضى ، عند ما كانت الرحلة من الهند إلى مصر أمراً لم يتحقق بعد ، وعند ما كانوا لا يجرون على الملاحاة من مصر إلى الموانئ الواقعة وراء هذا المحيط ، بل كانوا يأتون جميعاً إلى هذا المكان ؛ وفي تلك الأيام كانت تتلقى السلع من كلا البلدين ، كما تتلقى الإسكندرية الآن الأشياء التي تجلب من الخارج ومصر معاً . وهذا نص بالغ الأهمية ، لأنه يثبت أن الاتصال البحري بين شمال البحر الأحمر والهند لم يتم إلا في عصر قريب من القرن الأول الميلادي (زمن بريبلوس) أو ، على الأكثر ، في عصر لا يبعد عن القرن الأول كثيراً ، وفي هذا زعزعة للنظرية الهندية ولرأى جلازر . ثم إن هذا النص يثبت أيضاً أن السفن قبل القرن الأول كانت تستطيع عبور باب المندب إلى عدن ، وفي هذا زعزعة لرأى موريتز .

فسفن سليمان كانت تستطعم إدن حمل سماع أوفر من ميماء عربى قبل باب
المنذب كمينا ، مخا ، أو بعمده كمينا ، عدن .

هذه الصلات التجارية التى كانت تربط الركن الجنوبى الغربى من الجزيرة
العربية بـ إفريقيا والهند جعلت منه مقصدا لسفن العرب التى تطأ سماع هذين
البلدين ، فلم تكن سفن سليمان فى حاجة إدن إلى طأ هذه السماع فى مواطنها ؛
وفى هذا زعزعة لكلمات المظربين الإفريقية والهمدية . ثم إن أسماء
الماج والقروء والطواويس فى العبرية إلى أصول همدية ليس دليلا على أن
السماع كانت تجتأب من الهند نفسها ، فقد كان باب الاستيراد مفتوحا
كذلك لا يصح الاستدلال على أن « أوفر » فى بلد ما يورود أسما
مشابهة لأوفر فى هذا البلد ، فكثيرا ما يكون التشابه اللفظى عارضا .
والواقع أن أصحاب كل نظرية من النظريات السابقة لم يعمدوا ، كما
رأينا ، أسماء تشبه « أوفر » . بل إن بيترز (اطر هامس ٢٢) يشتق
اسم إفريقية نفسها من « أوفر » .

الركن الجنوبى الغربى من الجزيرة العربية هو فى رأس مكن « أوفر » .
ولكن قد يعترض على ذلك بما يعترض به بيترز ، كما رأينا ، على النظرية
العربية عامة ، من أن ذهب بلاد العرب كان قايلا بالقياس إلى المقادير
الهائلة التى كانت تصل منه إلى سليمان . وقد يعترض على ذلك أيضا بعارض
هو لسنجر الذى أوردناه من قبل ، وهو أن السنوات الثلاث التى كانت

تستغفرها رحلة أوفير (ذهاباً وإياباً) ، كما تقول التوراة ، يستحيل معها أن تكون « أوفير » في مكان قريب من عسيون جابر .

فهذان الاعتراضان يقومان على أساس التسليم بقصة « أوفير » حرفاً حرقاً . ولكن ألا تجوز المبالغة في هذا المجال الأدبي ، ولا سيما أن الأمر يتعلق بسايمان الذي سارت بذكره الركبان ، والذي كان يحتاج فعلاً إلى ذهب كثير لتزيين الهيكل وقصر الملك ، وهما فكرة طافت برأس أبيه داود ، وأخرجها هو إلى حيز الوجود ؟ ثم ألا يمكن أن يكون الفرض من المبالغة إظهار حملات « أوفير » وكأنها أبهى من حملات الفراعنة القدامى إلى بنت أو بمنزلتها على الأول ؟ إن موريتز (ص ٦٦ — ٦٩) يتحدث عن المبالغة في تقدير دخل سايمان من الذهب ، فيقول إن سفر الملوك الأول ١٠ : ١٤ — ١٥ يحمل الدخل السوي المنتظم ٦٦٦ وزنة = حوالى ٢٠.٠٠٠ كيلوجرام^(١٥) = ٤٠٠ قنطار إنجائيزي^(١٦) ، وهو قدر لم يكن العالم القديم كله يستطيع إنتاجه في سنة كاملة . ولكن يضاف إلى ذلك ما كان يأتيه من « أوفير » كل ثلاث سنوات وهو ٤٢٠ وزنة^(١٧) = ١٢.٦٠٠ كيلوجراما = حوالى ٢٥٢ قنطاراً إنجائيزيا . ويضاف أيضاً ما أتت به إليه ملكة سبأ (الملوك الأول ١٠ : ١٠) ، وهو ١٢٠ وزنة = ٣.٦٠٠ كيلوجراما = ٧٢ قنطاراً إنجائيزيا . فيكون المجموع ٧٢٤ قنطاراً إنجائيزيا من الذهب قيمتها ٢٤ مليون دولار . ومع هذا لم

منظم أن يردّ دين حبرام (انظر هامس ٤٠) فتدبر له عن عشرين مدينة !
كان ساميون يحب ذهب كثيرا من بلاد العرب ولا ريب ، واسكنه
لم يكن بهذه الكثرة الهائلة التي تصورناها قصة « أوفير » . كان يطلب من
الذهب ما يملك القدرة على ثرائه . وبهذا يزول الأساس الذي بنى عليه
كين وبيترز رأيهما من أن اليهود كانوا يستخرجون الذهب من مناجمه
في روديسيا . ذلك الأساس هو أن اليهود لم يكن لديهم من الموارد
ما يكفي للحصول على تلك المقادير الهائلة من الذهب . ذلك الأساس هو
الذي استند إليه كين وبيترز ، كما رأينا ، في نقد النظرية الهندية ، وهو
الذي دفع بيترز إلى وضع « أوفير » في روديسيا الغنية بالذهب ، واضطر
كين إلى أن يجعل مصدر الذهب في روديسيا أيضا وإن جعل « أوفير »
نفسها في جنوب بلاد العرب .

ومما يضعف النظرية الإفريقية أيضا بل يكاد يهدمها ما قاله مالتسيفر
وغيره وأوردناه من قبل ، وهو أن آثار روديسيا ، التي زعم أصحاب هذه
النظرية أنها من بناء الساميين ، تنتمي في الواقع إلى القرون الوسطى ؛ وأنه
لأدليل على أن مناجم الذهب القديمة كان يستغلها أناس غير السكان الأصليين .
ونعود الآن إلى الاعتراض الثاني الذي يستهدف له الرأي القائل إن
« أوفير » في الركن الجنوبي الغربي من الجزيرة العربية ، وهو أن السنوات
الثلاث أطول مما تتطلبه الرحلة إلى ذلك المكان والعودة منه . وردنا أن

هذه مبالغة أيضاً ، يراد بها التدليل على أن سليمان كان قادراً على أن يأتي بأفنى السلع من أقاصى الأرض . ولنلاحظ أن ذكر السنوات الثلاث لم يرد في الملوك الأول ٩ : ٢٨ و ١٠ : ١١ ، وهما من مصدرين متقدمين (انظر الهامش الأول) ، ولكن في الملوك الأول ١٠ : ٢٢ ، وهى من مصدر متأخر عنهما وإيلاً ، فضلاً عن أخبار الأيام الثانى ٩ : ٢١ ، وهى كما قلنا رواية متأخرة منقولة عن الملوك الأول ١٠ : ٢٢^(١٨) .

هذا إذا فهمنا من العبارة « كانت سفن ترشيش تأتى مرة في كل ثلاث سنين » أن رحلة الذهاب والعودة كانت تستغرق ثلاث سنوات . ولكن ألا يمكن أن يكون المعنى هو أن سليمان كان يبعث بسفنه مرة كل ثلاث سنين ، وعندئذ لا تكون الإشارة إلى زمن الرحلة ولكن إلى المدة الفاصلة بين كل رحلة وأخرى ؟

وباختصار رأينا فنقول إن سفن ساميان لم تكن في حاجة إلى الذهاب إلى الهند أو إفريقية طالما لسلع « أوفير » ، فقد كانت هذه السلع متوافرة في الركن الجنوبي الغربى من الجزيرة العربية . هذا إلى أن الرحلة إلى الهند خاصة لم تكن ميسورة ، وأن أسانيد النظرية الإفريقية متداعية . ولم يكن الذهب الذى يجلبه ساميان من « أوفير » بالكثرة الخيالية التى تصور لنا ، وإلا لما استطاع أداء الثمن . والسنوات الثلاث التى يقال إن الرحلة كانت تستغرقها ذهاباً وإياباً إما أنها من قبيل المبالغة الأدبية ، وإما أنها تنصب على المدة الفاصلة بين كل رحلة وأخرى ، لا على طول الرحلة نفسها .

الهوامش

(١) في نص عبري « سبينة » ، ولكن مراد حم ؛ وهذا أسلوب قديم في العربية . ولكن كيبيل Kibbel (ص ١٦٣ وهناك « فيها ») يأخذ الكلمة على ظاهرها ، فيرى « هو يرى اعتمادا على النون - (لول : ٩ : ٢٦ - ٢٨ و ١٠ : ١١) أن الأمر « تدور سفينة واحدة » ، « سبينة » وروده حم « . . . » . وهناك الآيات ، في رأيه ، متفقتان في بينهما ، فلهذا جمعتهما من مصدرين مختلفين . وهو يرجع « لول - (لول : ١٠ : ٢٢) إلى مصدر آخر قريبا ، وهذه الآية تتحدث في رأى كيبيل عن سفينتين من سفن ترشيش « . إحداهما سبينة والأخرى حبرام » .

كذلك يأخذ موريتز Moritz (ص ٧٨ أسفل - ٧٩) الكلمة على ظاهرها المفرد ، ولكنه يفسر المثلث الأول : ٩ : ٢٨ و ١٠ : ١١ تفسيراً مختلفاً ، ويحدث فيهما عن سفينتين لأسفينة واحدة : سفينة لاييم ، وأخرى لحبرام ؛ ورجال جملة « أوفر » ، « يكونوا هناك يريدون على المائة عدا . أما آية المثلث الأول : ١٠ : ٢٢ « فيها في رأيه مباشرة يرجع إلى عصر متأخر » ، إذ كيف يتأني أسفينة ضخمة (= سفينة ترشيش) « في بحر الأحمر » ، « ثقات المرحاض » ، أم الأسن أحذر الأيم ، تأتي ٨ : ١٨ و ٩ : ٢١ ، حيث الحديث عن السفن (جمع) « في حبرام » ، السفن ضخمة (= سفن ترشيش) « في سبينة » ، فهما في رأيه من برصه عصر متأخر .

(٢) هذه هي الترجمة المألوفة لكلمة « أَلْمُجِّيم » العربية . ولكن حلاير Glaser (١ ، ص ٣٦٦ - ٣٦٧ ؛ و ٢ ، ص ١٤ آخر ص ١٥) يرى أن المراد حشب شجرة المعروفة باسم storax « الإصطوخ » (معرب ، عن قاموس لفظة لإسماعيل معمر) . ونقول « Hommel (٣ ، ص ٥٥٣ ، (١١)

هامش (٣) إنها شجرة إلماكو elammaku في كل المو- الأشوريون ستمعلون حبسها في بقاء قصورهم ، والتي لابد أنها كانت تفت في شرق الجزيرة العربية خاصة . وهو يرى أن كلمة أميرية مأخوذة عن الكلمة الآشورية . وانظر أيضا هامش ١٩ .

(٣) أصيب ترجمة العربية بس كتي « سنوات » و « حاملة » غاره « أ ب سن برشيش » ، وقد أسقطناها لأنها ليست في النص العبري .
(٤) في النص العبري بالجمع أيضا .

(٥) في النص العبري التجميع بتقديم الخيم على الميم . انظر الهامش الثاني .
(٦) يرى جلازر (١ ، ص ٣٥٧) أن أودور في سفر إرميا ١٠ : ٩ وسفر دانيال ١٠ : ٥ ، وأودور في سفر الملوك الأول ١٠ : ١٨ ، محرفتان عن « أوفير » ، ولكن ينكر موريتز ذلك (ص ٨٤ ، هامش ٥) .

(٧) ترجمة يونانية للعهد القديم ، وبغال إن سيمين مراحاً قاموا بها حوالي ٢٧٠ ق . م .

(٨) الصور الثمانية هي : *ōpheir* و *oupheir* و *sōpheir* و *sōphār* و *souphair* و *sōphara* و *sōpheira* و *sōphēra* . ويرى موريتز (ص ٨٤) أن هذا التعدد في الصيغ دليل على أن « أوفير » كانت تبا مسميا زمن هذه الترجمة . ويرى كين Keano (ص ٥٣) أن الصيغ المتعددة تدل على ترجع إلى أن أصحاب الترجمة السبعينية كانوا يعتقدون أن « أوفير » هي سفار الواردة في سفر التكوين ١٠ : ٣٠ : « وكان مسكنهم [بني يفتان الذين منهم « أوفير »] من ميثا حينما نعى ، نحو سفار جبل المشرق » . (انظر عن هذه الآلة كلام ريتز Ritter الذي نورد عند الحديث عن « أميرية » العربية .) وثمة مصدر آخر لهذه السس نشر إليه عند الحديث عن « أميرية » الإمبريقية .

(٩) كتبها القديس هيرونيوموس Hieronymus (حوالي ٣٤٠-٤٢٠ م) .

(١٠) يتناول تاريخهم مدد بدء الحقيقة حتى نشوب الحرب بينهم وبين روما .

(١١) هي أي تسميتها بحليموس الجغرافي « شبه الجزيرة الذهبية » Aerea

Chersonesus ، ويرى شوب Schoff (ص ٢٥٩) أنها شبه جزيرة الملايو ولا رب

الحررة مربية ، وأن حجار عرب و ملك الأرحاء كانوا خدومون سلم الله
وبييعونها لرجال سليمان .

(١٧) انظر عنها شب (ص ١٦٥) .

(١٨) له كتاب سابق عن مشكلة « أوفير » صدر عام ١٨٩٥ ، وعنوانه

Das goldene Ophir Salomo's

(١٩) ولكن يبرز لا يترجم المُجِّم بنسب العنبدل كما هي العادة بل « جمع » .

كما يترجم تسمكسيم بالندحاح الحبشى لا بالندحواوس . انظر كذلك ص ٢٢١ من كتابه .
واحرر الهامش الثانى من هذا البحث .

(٢٠) انظر كذلك ص ٤ و ٢٦٨ من كتابه .

(٢١) يرى شرنجر أيضاً (١ ، ص ٥٩) أن أصحاب الزحمة سبينية

كانوا يعتقدون أن « أوفير » هي سفالة ، ولهذا جاءوا بالنصيح السينية .

(٢٢) يرى بيبر أيضاً (ص ٣ و ٢٤١ — ٢٤٢) أن اسم إفريقية
نفسها مأخوذ من « أوفير » .

(٢٣) Mitteilungen der Geographischen و Zur Simbabwefrage

Gesellschaft . فيا ، ١٩١١ . المجلد الثامن ، ص ٤٣٢ وما بعدها .

(٢٤) في مجلة South African Journal of Science ، المجلد ٢٤ ،

ص ٩٨٤ ، ديسمبر عام ١٩٢٦ .

(٢٥) كان جلانز من أعظم المشتغلين « بفنوش العربية الجنوبية القديمة » ، بل

إنه كشف منها عددا ضخما تضاعف أمامه كشف الآخرين .

(٢٦) بيبر (ص ٢٣٠ — ٢٣٢) . ويؤيده جلانز (٢ ، ص ١٩) .

(٢٧) استند شب (ص ٩٧) أيضاً إلى هذه الفقرة و الدلالة على أن تعامل

العرب في الشعوب الزنجية على طول الساحل متقدم على العصر الإسلامى بزمان
طويل . وانظر أيضاً ص ٩٨ — ٩٩ من كتابه .

(٢٨) يمكن أن يدرس على النظرية الإفريقية أيضاً بأن رودسيا لم تنتج

الفضة في العصور الماضية . انظر هامش ٣١ .

- (٢٩) بعصل من Muller (عمود ٢٦٩) أن يكون التجريب عن * تسمير
 = جمع الكلمة المصرية القديمة « كات » كات « كات » . وهذا رأى جيد الاحتمال .
 وقد لقي نصحيح نيسور بأبيد كثير من « كات » ، مثل فنكار Winckler (عمود
 ١٥٨) وجلالز (٢ ، س ١٥) وعمل (٣ ، س ٥٥٣ ، هامش ٢) . وهذه
 نسخة رأى جلالز (٢ ، س ١٥ — ١٦) أيضا . مصر الكلمة « كات »
 « قويم » لا « غرود » كما هي لهذه ، « غرود » كما هو من كلمة لا قيمة لها ولا يعقل
 أن يتحتم رجال عمليان كسيمان وحمام امشاق في سمينها ، ولكن « كات » ،
 لا سي « كات » ، وهو معنى « كات » في نفوس « كات » . وقد أمد عمل
 (من المرجع) تفسير جلالز .
- (٣٠) في بحثه Tharshish und Ophir (ج ١ ، ١٩٠٣) ، وكان
 قد نشره من قبل في مجلة Zeitschrift für Ethnologie ، ج ٣٥ (١٩٠٣) ،
 س ٢١٩ وما بعدها .
- (٣١) يرى من (عمود ٢٦٩) ريكارد Rickard (س ٢٦٧) أيضا
 أن « كات » مقحمة في « كات » ، فقد كانت نادرة في منطقة البحر الأحمر والبحر
 وصيب ريكارد أن « كات » تستخرج أيضا من رودسيا في « كات » المادية ؛
 وفي هذا فقد لأصحاب « كات » الإفريقية . وقد ذكر من قبل ما أنه « كات » في
 « كات » من أنه يستبعد أن « كات » « كات » كانت فيها شديدة « كات » .
- (٣٢) ولكن جلالز (٢ ، س ١٢ و ١٤) يرى أن « كات » هي « كات »
 Moschus . ميناء مدينة طافار (اظر الخامس التالي وما يتصل به من المتن) .
- (٣٣) كات ميناء مدينة طافار جلالز ١ ، س ٧٩ آخر سطر — ٨٠) ،
 وعندها كتاب بريبلوس (الفصل ٣٢) بأنها كات « كات » التجارة التي « كات »
 لاسفن من الغرب والشرق (وانحد) .
- (٣٤) هي التي سميت فيما بعد أبولوخوس Apulogos في الأداة .
- (٣٥) « كات » جلالز مقتضا تمام الاقتناع « كات » « كات » « كات »
 عادة الكلمة « كات » العبرية ، وهذا رأينا « كات » رأى نيسور في هذا « كات »
 (اظر هامش ٢٩ وما يتصل به من المتن) .

(٣٦) ولكن نفيه كانت داية دائماً في جزيرة نعومة (احر هامس ٣١ وما يتصل به من ابي) .

(٣٧) احر أصد عن مواسم سلام « أوفر » جلارز ٣ ، ص ١٦ .

(٣٨) كان همل يرى من قبل (١ عام ١٨٨٣) ، ص ٨٦ و ١٠٨ - ١٠٩) أن « أوفر » على الساحل الجنوبي للجزيرة العربية .

(٣٩) نفيه أهل صور وملكها حرام .

(٤٠) تذكر في هذا الصدد ، برويه نفيه القديم (المجلد الأول ٩ : ١١) من أن حرم ملك صور « قد ساعد سليمان بنحش أرز وحش سرو وذهب حسب كل مسرته » ، فأعماه سليمان مقابل ذلك « عشرين مدينة في أرس اخليل » . وهذا يدل على أن موارد سليمان لم تسعه في رد من . وتنازل عنه عن بعض أراضيه نفسها .

(٤١) هكذا قال كين (ص ٤١) أصد من قبل .

(٤٢) زال (محمود ٣٤٣) يوافق بيرز على ذلك .

(٤٣) يرى شرنخري (١ ، ص ٥٦ - ٥٧) أن الكلمة اليونانية أبيرون *apiron* ومعناها « الخالي من النار » أي الذهب النقي الذي لا يحتاج إلى تنقيته بالنار ، قد روعي في صياغتها أن تكون مقاربة في اللفظ لأوفر إلى اسمها ذهبها بخوده .

كذلك يرى جلارز (١ ، ص ٣٥٣) أن أبيرون مشتت عن « أوفر » بعد أن زال استعمال هذه تعما حمرانيا . ويرى موريتز أيضاً (ص ٨٥ - ٨٦) أن « أوفر » أصل أبيرون ، وأن اليونان سوا أرس « أوفر » بعد أن أصبح اسمها علما عندهم على الذهب نفسه .

(٤٤) إذا صح رأي نيبور هذه زكن أساسى من أركان رأى موريتز ، ولقد و نزه ، كما رأينا ، السلطة التي كان يشترى بها سليمان الذهب من عرب الجنوب .

(٤٥) على أساس أن الورنة (يكسار و نعومة) تساوى حوالي ٣٠ ز كج . ولكن احر بيرز (ص ٢١٢) وريكارد (ص ٢٤١ و ٢٦٥) . وبلاحت ريكارد أيضاً (ص ٢٦٥) لثامة في تقدير الذهب المخلوب لسليمان ، وقد لاحظها

أحد المسحور (ص ٢١٩) كجود من قبل

(٤٦) ألفاظ إحدري hundredweight - نوى ٥٠ كيلو جراما .

(٤٧) المولى لأول ٢٨:٩ ، ومدد رب ٥٠ في أحد ١٨: ٨ .

والآلة الثانية ، كما قضا ، متأخرة منقولة عن الأولى .

(٤٨) بقدر مورتر (ص ١١٣ — ١١٤) سنة - هجور المذهب إلى اخبوت

الغربي من الجزيرة العربية ، حيث تقع « أودر » و رأيه ، و العودة منه . في منطقة

لبحر الأحمر تهب الرياح من الشمال من مايو حتى أول أكتوبر ، فيمكن « بها فيم

تربق المذهب في خمسة عشر يوما ، هي - خراج ، بأنها - سابق العربية اليوم

للرحلة من السويس (أو نفقة) إلى عدن ، ومن نوفمبر حتى مارس تهب رياح

الخبوت ، فتتجه معها - من تربق العودة في غرب شهر آخر ، ومن - - -

ونوفمبر كان رحل السفن - تصيغون ممارسة خازمهم .

المراجع

- Benzinger (J.), Hebraische Archäologie (Freiburg i. B. and Leipzig, 1894).
- Burton (Richard F.), The Gold-Mines of Midian and the Ruined Midianite Cities, 2nd ed. (London, 1878).
The Land of Midian (Revisited), 2nd vol. (London, 1879).
- The Cambridge Ancient History. Vol III (Cambridge, 1925).
The Cambridge History of India Vol. I : Ancient India, Edited by E. J. Rapson (Cambridge, 1922).
- Caton-Thompson (G.), Zimbabwe; Antiquity, vol. 3 (1929), p. 424 - 433.
- Cheyne (T.K.), «Ophir» in Encyclopaedia Biblica, vol. 3 (London, 1902), col. 3513 - 3515.
- The Encyclopaedia Americana (1938), Article «Ophir».
Glaser (E.), Skizze der Geschichte und Geographie Arabiens; vol. 2 (Berlin, 1890).
Zwei Publikationen über Ophir (München, 1902).
- Gsell (Stéphane), Hérodote (Alger, 1915).
Hall (H.R.), The Ancient History of the Near East, 11th ed. reprinted (London, 1952).
- Hitti (Ph. K.), History of the Arabs (London, 1937).
Holzinger (H.), Genesis (Freiburg i. B., Leipzig and Tübingen, 1898).
- Hommel (F.), Die semitischen Völker und Sprachen, vol. 1 (Leipzig, 1883).
Die altisraelitische Überlieferung in inschriftlicher Beleuchtung (München, 1897).
Ethnologie und Geographie des alten Orients (München, 1926).

- Hornell (James), *Sea-Trade in early times*; *Antiquity*, vol. 15 (1941), p. 233-236.
- Naval activity in the days of Solomon and Ramses III; *Antiquity*, vol. 21 (1947), p. 66-73.
- Hus'ing (G.), *Zur Ophir-Frage*; *OLZ*, vol. 6 (1903), col. 367-371.
Nachtragliches zur Ophirfrage; *OLZ*, vol. 7 (1904), col. 87-92.
- Jastrow (Morris, Jr.), *In A Dictionary of the Bible*, vol. 6 (2nd impression, Edinburgh 1904), p. 81 b-82 a.
- Keane (A. H.), *The Gold of Ophir* (London, 1901).
- Kiernan (R. H.), *The Unveiling of Arabia* (London, 1937).
- Kittel (R.), *Geschichte der Hebräer*, 2nd vol. (Gotha, 1892).
- Lods (A.), *Israel*; translated by S. H. Hooke (London, 1948).
- McCurdy (J. F.), *In A Dictionary of the Bible*, vol. 6 (2nd impression, Edinburgh 1904), p. 85 b.
- Meyer (E.), *Geschichte des Altertums*, vol. 1 (Stuttgart, 1884).
- Montgomery (J. A.), *Arabia and the Bible* (Philadelphia, 1934).
- Moritz (B.), *Arabien* (Hannover, 1923).
- Muller (W. Max), *Die Südlän*; *OLZ*, vol. 3 (1900), col. 269-270.
- Niebuhr (Carl), *OLZ*, vol. 3 (1900), col. 68.
- Nowack (W.), *Lehrbuch der hebräischen Archäologie*, vol. 1 (Freiburg i. B. and Leipzig, 1894).
- Peters (Carl), *Im Goldland des Altertums* (München, 1902).
- Price (Jas. M.), Article "Ophir" in *A Dictionary of the Bible*, vol. 3 (6th impression, Edinburgh 1906), p. 626b-628a.
 - Randall-MacIver (David), *Medieval Rhodesia* (London, 1906).
 - Rawlinson (H. G.), *Intercourse between India and the Western World*, 2nd ed. (Cambridge, 1926).

— IV.

- Renan (Ernest), *Histoire du peuple d'Israel*, vol. 2 (Paris, 1889).
- Rickard (T. A.), *Man and Metals*, vol. 1 (New York and London, 1932).
- Robertson (Edward), Article «Ophir» in *Encyclopaedia Britannica* (1956).
- Rühl (Alfred), *OLZ*, vol. 6 (1903), col. 341-345, reviewing Carl Peters' *Im Goldland des Altertums*.
- Scheftelowitz (J.), *OLZ*, vol. 7 (1904), col. 315-319, reviewing Gustav Oppert's *Tarshish und Ophir* (Berlin, 1903).
- Schoff (W. H.), *The Periplus of the Erythraean Sea*, translated from the Greek and annotated by . . . (New York, 1912).
- Sprenger (A.), *Die alte Geographie Arabiens* (Bern, 1875).
Zu Glaser's *Skizze der Geschichte und Geographie Arabiens*; *ZDMG*, vol. 44 (1890), p. 514-520.
- Tarn (W. W.), *Hellenistic Civilisation*, 2nd ed., 4th impression (London, 1947).
- Thomas (Bertram), *Arabia Felix* (London, 1932).
- Van der Lith (P. A.), *Livre des Merveilles de l'Inde par le capitaine Bozorg. Texte arabe publié par . . . Traduction française par L. Marcel Devic* (Leide, 1883-1886).
- Winckler (H.), *OLZ*, vol. 4 (1901), col. 141-152 reviewing Rudolf Kittel's *Die Bücher der Könige*.

الفصل الثالى

الطرق التجارية فى عهد الخلافة

وصدتُ فملك هناك ، فى البلاد الذى تعرفيه حرم معرفة ،
وأنا أستنشق الآن الهواء العطر :
وأرقيك وأنت تدحين إلى حيث تقصدين دون أن أصلى الطريق ،
وتلقين المرساة هناك يا ملائكة السفن الغريبة ،
وشرعت منشورة للاستغلال بها ، وصواريك عارية :
لست ثمة شئ ، من الرب reef المرء يد إلى القنعة العظيمة التى يغطيها الخايد
والتي تطل على أسجار النجيل الموزقة ، أبهى
منك أو مثلك فى الاعتدال والخلال ، مع أنك ساكنة .

— ر . ب . ج . ريدجر R. Bridges

في " A Passer-By " ريدجر

* الرّيف (مغرب) سلسلة من صحور أو كثبان من الرمل يبرز من البحر
(قاموس نهضة لإسماعيل مطهر) . (المرحوم)

** شاعر الإنجليز (١٨٤٤ — ١٩٣٠) . و أديب بار كوره من

إحدى قصائده لعنايه قصيدة Shorter Poems . امر Poetical Works
of Robert Bridges ، ترجمه ثمانية (أكيمورد ، ١٩٤٧) . (المرحوم)

النتائج العامة للفتوحات الإسلامية

إن اتخاذ الإسلام أساساً لتقسيم كتابنا إلى فصوله ليس مجرد اتفاق سار عليه الناس . فإن القرآن وحياة محمد والفتوحات الإسلامية الأولى أعظم أحداث شهدتها تاريخ العرب قبل القرن الحالى . ونحن نستطيع أن نميز ثلاث نتائج أساسية فى تاريخ الملاحه العربية :

(١) وقف العرب الآن على شواطئ البحر المتوسط . وعلى الرغم من أن هذه الحركة أفسحت لهم الطريق إلى ثروة مصر وسوريا وثقافتها ، لم تكن المواقب الاقتصادية العمامة طيبة كلها . فالإمبراطورية الرومانية كانت قد وحدت حوض البحر المتوسط كله ، فسارت التجارة حرة عبر مياهه . وقد أظهر بيرين Pirenne فى كتابه *Mahomet et Charlemagne* كيف احتفظ بهذه الوحدة سليمة فى أساسها خلال جميع الحروب الأهلية والغزوات التى شهدتها الإمبراطورية فى عصورها المتأخرة ، وإن فصح عراها إلى حين احتلال الوندال لشمال إفريقيا . ولو لم يردّ الفرس سريما على أعقابهم بمد اقتحامهم الحدود فى القرن السابع لقضوا على هذه الوحدة . ولكن أنهاها العرب . « وتحطمت وحدة البحر المتوسط » . وقد تساءل بيرين عن السبب الذى منع العرب من أن تستوعبهم الإمبراطورية التى هزموها ، كما استوعبت الألمان ؛

فوجد الخوارج في دينهم . والسيحية كذب قد دعمت وحده علم البحر المتوسط : وبعد القرن السابع وجدنا دينين متنافسين ، تؤيد كلا منهما إمبراطورية ، ويقفان كل أمام الآخر بفصل بينهما المضيقان . وبدلاً من أن يصبح البحر المتوسط طريقاً ومعبداً ، أضحت حداً فصلاً وبحراً تستمر فيه الحروب — وهو تغير جاب على الإسكندرية الخراب .

ويبدو أن العرب جاءوا بنعمة واحدة للبحر المتوسط : وهي السفن المشاة الشرع . وسنتناول ذلك بالتفصيل في الفصل التالي .

(٢) احتل العرب سواحل الخليج الفارسي كلها . واستطاعوا الإفادة من هذا الكسب ، لأنهم في الوقت نفسه وحدوا في إمبراطوريتهم من جديد بين بلاد غربي آسيا (ماعدا الأناضول) ومصر . وكان خفاء الإسكندر قد شطروا شطرين هذه المنطقة الاقتصادية التي كان الفرس القدماء أول من وحدها من الناحية السياسية . وقد رأينا جهود الدول الغربية للتجارة مباشرة مع الشرق من طريق مصر والبحر الأحمر . ولكن كان لطريق أرض الخزير ميزة لا يمكن نسيانها ، هي أنه طريق مباشر . وكانت الإمبراطورات المتعاقبة قد حاولت إزالة الحدود غير الطبيعية بين سوريا وأرض الخزير ،

* بئر بئر هذه ، التي سلم بها المؤلف ، قد أصبحت الآن ممتلئة بالزركن كما تقول ن . أبوت N. Abbot في عرضها لكتاب المؤلف مجلة Journal of Near Eastern Studies (المجلد ١٢ ، ١٩١٣ ، ص ١٤٢) . (المرجع)

وذلك بقضاء كل إمبراطورية على الأخرى ، كما كان شأن البطالة والسلوقيين ، والرومان والپرت ، والبيزنطيين والساسانيين . ولكن باءت كل محاولة بالفشل . وأخيراً انطلق العرب مندفعين من الجنوب ، وأعادوا وحدة الإمبراطورية الفارسية القديمة من جديد .

وكان في هذا بعض العوض عن الحاجز الجديد الذي قام في البحر المتوسط . فالخليج الفارسي والبحر الأحمر لم يعودا طريقين متنافسين لبلوغ روما أو القسطنطينية ؛ وإنما كانا طريقين متساويين يسلك كل منهما لبلوغ ما قاربه من أرض الخلافة . وقد استعملتا جنباً إلى جنب طوال احتفاظ الإمبراطورية الإسلامية بوحدةها ؛ وكان مدى استعمالها يتوقف قبل كل شيء على سعة سوق أرض الجزيرة ومصر وازدهارها . وقد راجت التجارة بين الخليج الفارسي والهند والصين أيام رواج في عهد العباسيين ، طوال المدة التي كانت فيها بغداد أولى مدن الشرق الأوسط . وكانت ثمة أيضاً تجارة بين الخليج وشرق إفريقية ، كما بعثت من جديد الطرق القديمة الممتدة من البحر الأحمر .

(٣) والتغيير الثالث الذي حابته الفتوحات الإسلامية أكثر استعصاء على التقدير والتحديد . إذ يبدو أن الناس تشيرهم دائماً الفرص الجديدة التي تتيحها أعمالهم الموقفة ، فيبدون حماسة تتجاوز حدود المألوف في الكشف عن قدراتهم واستغلالها . ويمكن أن نقارن في هذا الصدد

عرب القرون الوسطى أهل أنما القدماء ، ومدد الفرس على أعقابهم ،
أو شعوب أوروبا الغربية منذ النهضة . وقد أظهر العرب طوال عدة قرون
شأنا غير مأوف في جميع ميادين الحياة . وتناول هذا النشاط الحروب
والرحلات والتجارة ، وكذلك كتب الرحلات والجغرافيا
والتاريخ^(٥١) .

* * *

العرب في البحر المتوسط

عندما بلغ المسلمون الأوائل السواحل المحيطة بهم ، أظهر بعضهم
ميلاً إلى الإغارة عبر البحر . ولم يكن هذا سوى امتداد للغزو الذي
دأب عليه عرب الحاهلية منذ أقدم الأزمان ؛ فكان الرجل « يرك
مركبا » كما يرك جملا ، إما للتجارة وإما طابا للغنيمة .

وقد نشأت أولى الغارات البحرية من شواطئ جزيرة العرب . فقد
أبحر عثمان الثقفي ، والى البحرين ، من عمان في عره جريئة على

(٥١) هـ . برن : Mahomet et Charlemagne (ط ١٩٣٧) ؛

و مقابلة في كتابها ، مأخوذة عن ص ١٣٢ . و ا . ج . توينبي A. J. Toynbee
A Study of History ، الجزء الأول (لندن ، ١٩٣٤) ، ص ٧٥ و ٧٦ .
و ص ٣٤٩ ، عن وحدة غزى آسيا .

* عثمان بن أبي العاص الثقفي . (المترجم)

ساحل الهند عند تانه بالقرب من بومباي : ووجه أخاه إلى خور الديبل عند مصب نهر السند (٦٣٦ م) . وأراد الملا، (المترجم : ابن الحضرمي) ، حليفته في ولاية البحرين ، أن يظهر جرأته وإقدامه ، فعبّر إلى فارس وتوغل فيها بعيداً حتى إصطخر (برسبوليس Persepolis) ، وكان هذا أيضاً بتحريض من أهل ولايته . ولكن تحطمت سفنه ، واضطر إلى أن يعبر أرض العدو إلى البصرة (٦٣٨) في رحلة مخوفة بالأخطار . وقد شنت هذه الغارات رغم الأوامر الصارمة التي أصدرها الخليفة عمر بن الخطاب (٦٣٤ — ٦٤٤) ناهياً عنها ، ولقيت منه استنكاراً شديداً حين نعى إليه خبرها . فقد كان

* انظر عن تانه كتاب بريك المذكور في هامش ٦٥ ، ص ٢٢٧ ؛ وفران (المرجع المذكور في هامش ٦٥ ، ج ١ ، ص ٩٦ ، هامش ٦) . وهي لا تزال قائمة حتى اليوم (Thana في الخرائط الإنجليزية) . (المترجم)

** المعبرة . ووجه أيضاً أخاه الحكيم إلى بروص (نلادري ، امر هامش ٥٢) . وبروس هي برونس في الخرائط الإنجليزية . وتسمية الهندية بهروج . وبهذه المناسبة نعب النظر إلى أن مترجم مادة بهروج في ترجمة العربية لدائرة المعارف الإسلامية لا يغير عند ذكر عدد لسكان من مصقة بهروج ومدينة بهروج . وكان يحذر به أن يشير إلى الاسم العربي بروس . (المترجم)

*** « فاق العدو ففر » (نلادري) . ولا يعرف مكانها على وجه التحديد (انظر مادة « دبل » بدائرة المعارف الإسلامية) . (المترجم)

**** لم رحمه جيش عثمان نفق من تانه ، كتب إلى عمر عليه السلام ، فكتب إليه عمر : يا أخا ثقيف حملت دودا على عود ، وإني أحاط بالله أن لم أصيبوا لأخذت من قومك مثلهم . (المترجم نقلاً عن البلاذري)

رجالا من الحجار يمد البحر موطئا الأخطار ؛ وكان أحسن سلامة
واتمعه سياسة النبي وأبي بكر يأتى المحاصرة لأرواح المسلمين في حلات
لا جدوى منها . ولم يأمر عمر نفسه بتسيير حملة كهذه إلا مرة واحدة ،
وكان ذلك ضد الأحباش ردا على محماتهم على السواحل العربية (٦٤١) .
وقد أنعم المسلمون يد الذهب واللب في أدولس ، ولكنهم هزموا على
الأرض . وكان هذا مصداقا للخيفة في حيطته وحذره^(٥٢) .

وسأل معاوية ، وإلى الشام ، عمر بعد ذلك أن يذن له بمرو مصر .
فأبى عمر . وينقل إلينا الطبرى روايات مختلفة عما دار بينهما من مكاتبة ؛
وهي روايات ألف بينها ميور Muir تأليفا حسنا في حكاية واحدة ،
ودلك في كتابه عن « الخلافة » ، حيث يقول :

« كان معاوية يحس إحساسا قويا منذ عهد طويل بالحاجة إلى
أسطول يشد من أزره ، وقد ألح في الواقع على عمر في غزو البحر ،

(٥٢) البلاذرى ، ص ٣١ — ٣٢ ؛ والطبرى ، القسم الأول ، الجزء
الخامس ، ص ٢٥٤٦ — ٢٥٤٨ و ٢٥٩٥ . وانظر عن أحمد م . إسحق
في شتته A peep into the first Arab expeditions to India under
the Companions of the Prophet ، Islamic Culture ، ١٩٤٥ .
١٩ (أبريل ١٩٤٥) ؛ وب . ن . بنخش حان سدى في بحثه The probable
، Islamic Culture ، date of the first Arab expeditions to India
، الجزء ٢٠ (يوليو ١٩٤٦) . وانظر عن هيب أدولس كامرر Le mer Rouge ،
القسم الأول ، الجزء الثالث ، ص ٣٢٢ .

وكتب إليه يقول : « يا أمير المؤمنين إن بالشام قرية يسمع أهلها بياح كلاب الروم وصياح ديوكلهم ، وهم تلقاء ساحل من سواحل حمص » . ولكن عمر كان يرهب البحر ، فكتب إلى عمرو أن صف لي البحر ثم اكتب إلى بخبره ، فكتب إليه : « إني رأيت حلقاً كثيراً يركبه خلق صغير ، ليس إلا السماء والماء ، إن ركن حرق القلوب ، وإن تحرك أزاع العقول ، يزداد فيه اليقين فلة والشك كثرة ، هم فيه كدود على عود ، إن مال غرق ، وإن نجار بق » . فلما قرأ عمر هذا الوصف انفرع ، كتب إلى معاوية ينهيه عن ركوب البحر ، ويقول : « إنا سمعنا أن بحر الشام يشرف على أطول شيء على الأرض ، يستأذن الله في كل يوم وليلة في أن يفيض على الأرض فيغرقها ، فكيف أحمل الجنود في هذا الكافر المستعصب . وتالله لمسلم أحب إلى مما حوت الروم . فإياك أن تعرض لي ، وقد تقدمت إليك ، وقد علمت مآل القلاء مني ولم أتقدم إليه في مثل ذلك » .

هذه القصة المشهورة ، مع ما ينقسم به الأدب العربي من عمارة بالبر دون البحر ، هي منشأ الاعتقاد السائد أن العرب لم يكونوا شعباً بحرياً في أي يوم من الأيام . ولكن هذا الاعتقاد خاطيء إذا أخذ على إطلاقه ،

* في القاموس المحيط برو كمرح ونصر رقا وبروقا تعبر حتى لا يعزف أو دهم فلم يبصر . (المترجم)

** ترى ن . أيوب في عرصتها لكتاب المؤامرات (ص ١٤١) أنه لا يصح =

كما يبين من تاريخ العرب قبل الإسلام وحده . وتدل القصة في الواقع على أن عرب الشمال أيام الإسلام لم يكونوا يعنون بالبحر ، وعلى أن عمر كان يستهدى المنطق السليم وهو يكبح فواده عن المخاطر التي تطوى على التهور . وتكمن وراء القصة ، على ما فيها من حلي ووشى ، هذه الحقيقة وهي أن العرب لم تكن لديهم في أول الأمر حيرة بالبحر ، ولعالمهم لم يكن لديهم أيضاً عدد كاف من السفن يصارعون به الأسطول البيزنطي إذا التقوا به . وقد انصح مما فاتناه في مضي أن النشاط البحري للعرب القدماء كان مقصوراً على التجارة والقرصنة فما كان لأهل اليمن وعمان والبحرين ممن اشتركوا في غزو مصر والشام ، وإن كثروا ، أن يغنوا شيئاً بما يعرفونه عن البحر إذا دارت فيه رحى القتال^(٥٣) .

== أن مصر هذه قصة بأن حبيبة عمر كان رهب . بحره . فقد درس أخصاً من بين . . . عمر بن العاص عليه من فتح مصر رغم أن سرى عمرو كان سيئاً لا البحر ، وحبيبة إدم كان يخشى قبل كل شيء أن يصرح حدود إمبراطوريته إلى حد يخشى منه عابها . (المرجع)

* هل كان العرب في بدء الإسلام حذرين من البحر والملاحه ؟ انظر في هذه المسألة دائرة المعارف الإسلامية ، الملحق ، مادة « سفينة » (ص ١٩٣ - ١٩٤ ب من النسخة الإنجليزية ، والمادة قبله . كندرومان (H. Kindermann) (المرجع)

(٥٣) نصيري ، القسم الأول ، الجزء الخامس ، ص ٢٨١٩-٢٨٢٢ . كندريك و .
• The Caliphate its Rise, Decline and Fall : W. Muir .
• تنقيح ب . ه . وير T.H. Wen (إدسرد . ١٩٢٤) ، ص ٢٠٥ (ومعها ملاحه) .

ولكن كان معاوية على حق من حيث المبدأ . فقد كان الموقف في البحر المتوسط غيره في سائر البحار . ذلك أن إنشاء قوة بحرية كان من ضرورات الدفاع فيه عن الإمبراطورية الجديدة . فالعهد لم يكن بعيداً بفقدان الساسانيين ثمرة فتوحاتهم في الشرق الأدنى لفشلهم في هذا المضمار : فقد انتفع هرقل Heraclius انتفاعاً بارعاً بما كان يمتاز به من قوة بحرية ، فأنزل جنوده على ساحل كياكيا Cilicia ، ودق إسفيناً اضطر العدو إلى الجلاء ، عن الأناضول . وقد عجز الجيش العربي نفسه طويلاً عن الاستيلاء على جزيرة أرادوس Aradus (أرواد) وعدة مدن على ساحل الشام ، لأنها كانت تتلقى الأمداد من القسطنطينية بالبحر دون عائق أوفيد . ولم تسقط الإسكندرية أول مرة إلا بمعاونة قيرس أو المقوقس ، بطريك الملاكانيين وآخر الحكام النصارى في مصر . وفي عام ٦٤٥ جاء ثانية أسطول بيزنطى بقيادة منويل Manuel ، ودخل الميناء غير مدافع ، واستعاد الإسكندرية . وكان يمكن أن يقوم هرقل آخر ، ويستعيد مصر دون رجعة ؛ ولكن عجز البيزنطيين وحياد القبط ساعدا على استعادة هذه المدينة التي كان يمكن أن تستعصى على أى غزو من البر ، حتى على يد قوات عمرو بن العاص الهائلة . فكان في هذه

* يسميها اخرى (القسم الاول ، الجزء الثانى ، ص ٣٦ ، س ١٩)
« قالوقية » . (المرحوم)

الأحداث كلها درس بنّ للقواد العرب الذين كانوا يشهدونها ، وإن عجز الخليفة في المدينة عن إدراكه .

وأخيراً ظفر معاوية بموافقة عثمان ، ثالث الخلفاء الراشدين (٦٤٤ - ٦٥٦) ، على شن غارة تآديمية على قبرص ، بشرط أن يأخذ امرأته معه . فاستهدفت الحريرة لغارة موقعة عام ٦٤٩ ؛ وفي السنة التالية استولى المسلمون على أرواد . وفي عام ٦٥٥ ، أي بعد مرور أول من عشرين عاماً على نزول العرب لأول مرة إلى الشواطئ ، الشرقية للمجر المتوسط ، عقّد لواء النصر للعرب في الموقعة البحرية الكبيرة التي سمي ذات الصواري ، وذلك تحاه ساحل ليكيا Lycia بالقرب من فوينكس Phoenix . ولم يمض زمن طويل حتى كان العرب يغزون على حقلية ويهددون القسطنطينية نفسها بأخطبوطهم (٥٤) .

وفي القرون اللاحقة كان الأسطول البيزنطي واهما للعرب دائما بالمرصاد في شرق البحر المتوسط ؛ والحق أن غاراته على سواحل سوريا وفلسطين ومصر كانت طويلة لا مبعث رهبة وخوف . ولكن تمكنت

The Arab Conquest of Egypt · A. J. Butler 26. 7. 1 (02)

(أكرمورد ، ١٩٠٢) ، ص ١٢١ — ١٢٥ ؛ وفيليب خوري :
History of the Arabs ، الصلعة الثانية (لندن ، ١٩٢٠) ، ص ١٦٧ ؛
وكايتاني ، محمد السابع ، ص ٢٨ ، الأقسام ١١ — ٣٣ . (المرحوم : واصل
أيضاً في أمر قمرس اللادري ، ص ١٥٢ — ١٥٨ .)

أساطيل العرب من بسط سيادتها على غربي البحر المتوسط ، وإن بدا منها كثيرا ميل إلى القرصنة الحالية . على أن ذلك التاريخ ليس جزءا من موضوع هذا الكتاب . ولكن لعلنى لا أبعد عن الموضوع إذا تناولت مسألة الأعمال الجريئة الأولى التى قام بها العرب فى البحر المتوسط ، وكيف أمكن تحقيقها فى مثل هذا الزمن القصير الذى يدعو إلى المعجب والدهشة .

كان الحدث الفاصل هو موقعة ذات الصوارى . وكان خوض معركة بحرية يتطلب عدة أمور : قواعد بحرية ، وتشمل الأحواض وأماكن بناء السفن ومواد البناء ومهارة البنائين ؛ ثم السفن الحربية وما يتبناها من ملاحين مدربين وجنود بحريين وضباط . وكانت الإسكندرية قاعدة بحرية كاملة ، تشتمل على ميناء رائع وأحواض متسمة لبناء السفن وبنائين من الأقباط ؛ وقد عرفت مصر دائما بصناعاتها الماهرة ، ولا ريب فى أن الأقباط أفادوا من علوم اليونان التى كانت الإسكندرية مركزاً لها منذ إنشائها . ولم يكن ينقص سوى الحشب الجيد ، الذى تفتقر إليه مصر ؛ فلم يكن بد من جابه من سوريا أو غيرها . وكانت موانئ سوريا ، ولا سيما عكا وصور ، قواعد أبحر منها جزء من الأسطول الذى اشترك فى ذات الصوارى . ولكن الساحل السورى كان فى ذلك الوقت عاطلا من بناء السفن . فقد أقام معاوية هذه

المساعة خلال خلافته (٦٦١ — ٦٨٠) ، ومن الغريب أن نقرأ في كتب التاريخ أنه نقل المال الفرس المقيمين في أنطاكية وحمص وبعبك إلى صور وعكا وغيرهم من الموانئ ، — وهذه نتيجة مؤسفة لاضمحلال الفيينيين الذين كانوا في وقت من الأوقات يسون السفن لأساطيل أرض الحريرة !

فلا بد أن الأسطول الذي خاض المعركة في كاه في الإسكندرية . وليونان كانوا قد أخذوا معهم ولا ريب كل السفن التي كانت موحودة وقت تسليم الإسكندرية أول مرة (٦٤١) ، فكان لا بد من بناء الأسطول العربي كله من جديد . ولا بد أنه كان يتكون من درامين من الطراز البيزنطي العادي ، وهي سفن حربية سريعة خفيفة تشتمل على طبقة أو طبقتين من المجاديف ؛ فسفن البحر المتوسط القديمة ذات الشراع المربعة كان يمكن استعمالها في الرحلة لا الحرب . فمن كان رجال الأسطول ؛ إننا لا نعرف شيئا عن القسم الشامي . ولكن في القسم المصري على الأقل كان الملاحون والمنجدفون والقائمون على الدفة الخ من القبط . وهذا أمر محتمل في ذاته ، بل إننا نعرف أيضا أن القبط ظلموا بعد ذلك

* جمع درمونة . مررب dromôn في يونانية ، في ترجم إليها أيضا السكامة المقابلة في السريانية . انظر فريشكال (المرجع المذكور في هامش ٤٤ ، ص ٢٢١) .
(المترجم)

برمن طويل يُخَصَّصون للأسطول . فأوراق بردى أفروديتو Aphrodito
(حوالى ٧١٠) تدل على أن القبط كانوا يُجَنِّدُونَ في صعيد مصر للعمل
في أحواض السفن بالإسكندرية ، والاشتراك في الفارات (koursa)
السنوية ؛ بل إنهم كانوا يرسلون للعمل في الأساطيل التى تتخذ قواعدها
في الشام . وفي منتصف القرن التاسع ، كان القبط لا يزالون يعملون في
بناء السفن بمدن الدلتا الساحلية وفي الأساطيل ؛ ويشكو الأسقف
ساويرس بن المقفع من أنه حوالى عام ٨٥٥ كان على القبط أن يأتوا
هم بسلاحهم ويؤدوا نفقاتهم عن الرحلة إلى القاعدة . وكان يمكن في ذلك
الوقت أن يوجد بين الحين والحين مسلمون يصلحون للعمل في البحر مكان
المسيحيين ، ولكن كان العرب أيام دات الصوارى يأنفون العمل في
الملاحة . وإنما كان منهم الحنود البحريون ، الذين اضطلوا فعلا بعبء
القتال . أما أمراء البحر والقباطنة ، فكان أسماهم رتبة على الأقل من
العرب . وكان الجانب المصرى من الأسطول تحت قيادة والى مصر ،
عبد الله . المترجم : ابن سعد | ابن أبى مروح ، والجانب الشامى تحت
لواء أبى الأعور . وربما كان في الجانبين ضباط من القبط ؛ ولكن
لا ريب في أن الأساطيل البيزنطية كان يقودها دائماً أمراء بحر من

* هى كوم شفاو أو أشقوه على بعد نحو سبعة كيلو مترات إلى الجنوب الغربى
من شفاى صعيد مصر . (المترجم)

اليونان ، كانوا كلهم ممن عادر مصر : فكان يعوق العرب في الواقع
افتقارهم إلى القواد البحريين المحترفين . ولكن الخطط التكتيكية في ذلك
المصر هوت من حظوره هذا النقص ، كما سنرى .

أقامت من مصر مائتا سفينة ، وأبحر من الشام عدد غير معروف .
ولعل غرض الحملة العربية كان الترويل إلى ساحل ليكيا واقطاع أسفار
السرو لبناء السفن ؛ ولمعروف أن العرب بعثوا بحملة محالة إلى فوبيكس
عام ٧١٥ لهذا الغرض . واثرت الأسطول البيزنطي ، وكانت عدته
خمسة سسفين . وتقول الرواية العربية إن العرب عرضوا القتال على
البر ، ولكن أثر البيزنطيون الحرب في البحر . ومن المحتمل أن هذه
الرواية ، صحت أو لم تصح ، تدل على موقف الفريقين قبل المعركة .
والخطط التكتيكية التي استعملت في الموقعة جعلتها شبيهة بمعركة برية ،
فسفن الفريقين كانت متشابهة والرحل يحاربون بالسهم والسيوف .
وكانت هذه الحطة في القتال توافي المحاربين العرب . وهي تذكرنا
بالخطط التكتيكية الرومانية في معركة « الغربان » corni (تحاه ميلاي
Mylae) المترجم : على الساحل الشمالي لـ « صقبة » عام ٢٦٠ ق . م) .

* دارت هذه الموقعة ضد أسطول قرطاجنة . وقد سميت معركة « مروان لأن
سفن الرومان التي اشتركت فيها كانت مجهزة بروافع أو « وشاب » cranes
طويلة ذات أطراف معدنية مدمية . فقد فوجئ ظهور « سن العادية » ودمرت فيها =

ولكن لما كانت الموقعة قد دارت في عرض البحر ، فمن الصعب أن نعتقد أن العرب حاصروا الأسطول البيزنطي في مكان ضيق . وإنما يبدو أن هذا كان أسلوب القتال في ذلك العصر ، ففي عام ٥٥١ سارت على نفس هذا المنوال معركة سيناء جليكا *Sena Gallica* بين القوط الشرقيين *Ostrogoths* واليونان . وقد ظفر اليونان عندئذ لأنهم راعوا حسن النظام بينما عجز القوط عن المبادعة بين سفنهم على أساس سليم . ومن الجلي أن الملاحين القبط وقفوا في أداء دورهم في موقعة ذات الصواري ، وأعانوا العرب على انتزاع النصر بسيوفهم . وقد أريق دم كثير من كلا الفريقين ونزل العرب إلى ليكيا بعد المعركة . وهكذا تحقق النصر بجهود الملاحين القبط وسيوف العرب معا . مع أدنى نصب من القيادة البحرية . وربما كان الخط مواتيا للعرب ؛ فهو عادة يحالف من كان أقوى عزما وتصميا^(٥٥) .

== لأطراف المدينة ، فلا نستطيع أن نحكم حرا كما ، فبدون علمها الملاحون الحود . وقد شبت هذه الروافع بالفرمان لأنها كمنار الغراب في الشكل . انظر *The Cambridge Ancient History* ، الجزء السابع (كترج . ١٩٢٨) ، ص ٦٧٨ — ٦٧٩ . (المترجم)

* ميناء سينيجاليا *Senigallia* الآن ، على ساحل إيطاليا اشرقي . (المترجم)
(٥٥) انظر ، القسم الأول ، الجزء الخامس ، ص ٢٨٦٥ — ٢٨٧٠ ؛
والملاذري ، ص ١١٧ — ١١٨ ؛ توماس عبد الحليم ، فتوح مصر ، ط اشانتون توري
C. C. Torrey (نيويهن ، ١٩٢٢) ، ص ١٨٩ — ١٩١ ؛ وثيودوريس =

وما كان اتحاد العرب من الإسكندرية قاعدة بحرية لينقذها من
الاضمحلال السريع . ولقد رأيناها في محدها القديم مركز التجارة بين
عالم البحر المتوسط والشرق . وعلى الرغم من أن التجارة مع الشرق
كانت هزيلة منذ عهد طويل ، ضلت الإسكندرية سواد كبيره وميناء

. Chronographia : Theophanes = ٦١٤٦ . مؤلف يهودي (٦٥٥) .
The Aphrodito Greek Papyri in the British Museum و
Papyri H. I. Bell (لندن ، ١٩١٠) ، المجلد ١ ،
XVIII و XXXV - XXXII والأرقام ١٣٤٩ و ١٣٥٣ و ١٣٧٤
و ١٤٣٤ و ١٤٣٥ و ١٤٤٩ . وساورس بن النعمان : History of the Patri-
archs of the Egyptian Church (تاريخ حياة بطريركة) ، الجزء الثاني ،
الجزء الأول ، شرح و ترجمه كتي عبد النبي و بورمستر
O. H. E. Burmester ، الجزء ١ (القاهرة ، ١٩٤٣) ، الأرقام ١١٥
و ١٢٤ ب . وكاتبتي ، الجزء ١ ، ٣٤٤ هـ ، الأرقام ١٨ - ٣٩ . واندرسون
سبينا جايكا ، بروكويوس في كتي Gothic Wars كتب الجزء ١ ، فصل
٢ : وبيوري : Later Roman Empire ، الجزء الثاني ، ٢٥٨ - ٢٦٠ .
واندرسون موسكس عام ٧١٥ Cambridge Mediaeval History ، الجزء
الثاني (كبريدج ، ١٩١٣) ، ٤١٥ . و بروكس E. W. Brooks .
واندرسون سفن البيزنطيين في الجزء ١ ، ١٠٠ . ووجرز W. L. Rodgers :
Naval Warfare under Oars, 14th - 16th Centuries (أنابوليس)
Annapolis (١٩٣٩) ؛ وتور C. Torr : Ancient Ships (كبريدج ،
١٨٩٤) ؛ و دولي R. H. Dolley في The warships of
the Later Roman Empire ، مجلة Journal of Roman Studies ،
المجلد ٣٨ (١٩٤٨) ، ٤٧ - ٥٣ والصورة الخامسة .

عظيما ، تصدر عنه خاصة سفن الجبوب التي كانت تمتد القسطنطينية كما كانت تزود روما من قبل . وكان أول ما عمله السادة الجدد أن حولوا قمح مصر لإطعام أهل المدينة الجوع . فظل هذا القمح عاما أو عامين ينقل عبر الصحراء إلى سيناء وغربي الجزيرة العربية . ولكن بادر عمرو على عجل ، حتى قبل إحضار مصر كلها ، إلى فتح قناة تراجان من جديد مستخدما السخرة في ذلك (٦٤١ — ٦٤٢) . وشحن أول ما شحن عشرين سفينة قمحا عند أرصفة ميناء بابايون ، سارت في قناة القلزم ، ثم في البحر الأحمر قاصدة إلى الجار ، ميناء المدينة (قبل ٦٤٤) . وظلت القناة مفتوحة بمد ذلك ، وإن لم يمكن استعمالها إلا وقت الفيضان لما طرأ على ذلك الجزء من مصر خلال المصور من ارتفاع بطى ، في مستوى الأرض . وظلت الإمدادات ترسل عاما بعد عام فروع عدة . وإن كانت تنقطع حيناً بعد حين . ومن المحتمل أنها لم تلبث حتى أحدثت تفرغ في جدة ، ميناء مكة الجديد . وكان سكان مكة نفسها قد ازدادوا عندئذ زيادة كبيرة استتبعها مطالب الحج ، فلم تلبث جدة أن أصبحت أكثر موانئ البحر الأحمر حركة ونشاطا .

واقترح عمرو أيضاً شق فرع للقناة من بحيرة التمساح إلى البحر المتوسط شمالا ، كقناة السويس الآن ، ولكن لم يأذن له عمر خوفا من أن تعبر أساطيل الروم إلى البحر الأحمر وتمتعض طريق الحجيج .

ونحن أن نذكر أن العرب في السموات الأخيرة من خلافة عمر لم يكن قد استتب لهم الأمر بعد في مصر . وكان من المنتظر أن نجد الأمن مدسوط الجناح على البحر الأحمر : ولهذا لم يجب حين تذكر القلزم في أوراق بردي أفروديتو على أنها وعدة بحرية (حوالي ٧١٠) . فيما أن العرب على الساحل الغربي للجزيرة العربية استأنفوا عاداتهم القديمة قدم الزمان ، وإما أن قبائل الموية التي لم تخضع بعد كانت تهاجم سفن المسلمين . ونذكر بابليون أيضا على أنها وعدة بحرية : وكانت أحواضها في الداخل بئامن من الفارات ، وكانت تستطيع إيفاذ الأساطيل إما إلى الإسكندرية وإما إلى القلزم . وإلى جوار بابليون ، أخذت الفسطاط تصبح المركز الجديد للسكان في مصر . ولم يكن يقيم في الإسكندرية عام ٨٦٠ سوى مائة ألف ، وإن بيع سكانها إبان اردهارها نحو ستمائة ألف : وفي المكان الذي كانت تقوم فيه من قبل كنيسة القديس مرقس أصبح يرى عندئذ دير خارج أسوار المدينة . وكانت يد الخراب قد امتدت إلى الفاروس Pharos (المنار) العجيب ، وعز العالمون لطريق إصلاحه (٥٦) .

(٥٦) ابن عبد الحكم ، ص ٢٢ — ٢٤ (المرحم : انصواب ١٦٢ — ١٦٤) ؛
والبلادري ، ص ٢١٦ ؛ وإفري ، القسم الأول ، الجزء الخامس ، ص ٢٥٧٦ —
٢٥٧٧ ؛ والمقدسي (المكتبة الجغرافية العربية ، المجلد الثالث) المرحم :
انصر العنوان كاملا في هامش ٦٤ () ، ص ٧٩ و ٨٣ و ١٠٤ و ١٩٣ ؛ وكان
الحجاز في القرن الثامن لا يزال يعول على مصر في زاده من القمح ، وكايناني ، —

بجارة الفرس والعرب البحرية مع الشرق الأقصى

كان المحيط الهندي على عكس البحر المتوسط بحر أمن وسلام . فقد كانت شطآنه الغربية تحت سيطرة المسلمين ، وكان أقرب الأعداء مراصنة الشمال الغربي من الهند . ولهذا نجد في هذا العصر توسعا تجاريا عظيما في هذا المحيط .

وقد رأينا (في ملحق الفصل الأول) أن ثمة بعض الأدلة الضعيفة على أن الفرس كانوا يقومون برحلات تجارية إلى الصين في عصر الساسانيين . وعلينا أن نبين الآن كيف أن عصر الحفاء الأمويين كان يشهد فيها بمثل هذه الرحلات ، وكيف أن العرب ورثوا هذه التجارة فازدهرت بها معيشتهم رغم انقطاعها بين الحين والحين . وكان هذا الطريق البحري ، الممتد من الخليج الفارسي إلى كانتون ، أطول

== المجلد الرابع ٢١ هـ ، لأقسام ١٣٦ - ١٤٠ و . Greek Papyri in B. M. ، الجزء الرابع ، المقدمة ، صفحات السابق ذكرها (المرحوم : في هامش ٥٥) ، كذلك الرقمان ١٣٤٦ و ١٤٦٥ ؛ وفارن بنك الجزء الثالث ، الرقم ١١٦٢ . وبتلر ، ص ٣٤٥ - ٣٤٨ و ٣٧٢ و ٣٨٩ - ٣٩٨ ('ماروس') . وب . كاهل ، P. Kahle و بحثه Zur Geschichte des mittelalterlichen Alexandria ، سنة ١٩٢٢ . وأجر عن اقتناء بورتر ، بحث السابق ذكره (المرحوم : في هامش سام) ، وهو مجلة Chronique d'Égypte (عام ١٩٣٨) .

طريق استعماره الإنسان على نحو متقطع قبل التوسع الأوربي في القرن السادس عشر ، فسلوكه عمل جليل جدير بالعناية والاهتمام . ويرجع الفضل في قيام تجارة بحرية بين الخليج الفارسي والصين في هذه الفترة من التاريخ إلى قيام إمبراطوريتين عظيمتين معا على طرفي الطريق . فقد اتحد العالم الإسلامي كله من أسبانيا إلى السند أيام الخلفاء الأمويين (٦٦٠ - ٧٤٩ م) ، ثم أكثر من وزن (٧٥٠ - ٨٧٠) في ظل العباسيين عدا أسبانيا وشمال إفريقيا . وفي الصين ملكت أسرة تانج Tang (٦١٨ - ٩٠٧) على إمبراطورية متحدة حتى آخر أيامها ؛ وأعم جنوب الصين قرين ونصف وزن (٦١٨ - ٨٦٨) إسلام لم يكذب يعكر صفود شىء .

ونحن نستمذ معلوماننا عن الرحلات الفارسية الأولى من المصادر الصينية ، التي تشير إلى سفن الـ « بؤ — س » . والرأى (وإن لم يخلص من الريبة والشك) هو أن هؤلاء الناس فرس ، أى ررادشيون يتكلمون الفارسية — فمن الطبيعي أن يمدّ المسلمون الذين يمحذرون من أصل إيراني ويتكلمون العربية من الـ « تا — شى » Ta-shih ، أى العرب^(٥٧) وقد ظل الررادشتيون ، الذين يسميهم العرب المحوس ، كثره

(٥٧) اخرج عن معنى « بؤ — س » حسن : Persian Navigation . ص ٩٧ و. بعدها ؛ وب . لوفر Sino-Iranica B. Laufer (- يكاو -)

السكان في إيران بعد الفتح الإسلامي زمننا طويلا ، كما كان شأن المسيحيين في مصر وغيرها . وكان العرب الفاتحون يميلون إلى أن يتركوا لهم الملاحة ، وهي حرفة لم تكن تسمو في أنظارهم .

ويرجع أول ما نعرفه إلى عام ٦٧١ ، عندما ركب الحاج الصيني إي — تشنج I-ching سفينة « فارسية » Po-ssu في كانتون ، فأبحرت به جنوبا إلى يهوجا Bhoga (بالمبانج Palembang ؟) في الجنوب الشرق من سومطرة . وفي عام ٧١٧ أبحر هندي من سيلان إلى بالمبانج في قافلة من ٣٥ سفينة « فارسية » Po-ssu ، تحطم أكثرها . وأخيرا وصل الهندي إلى كانتون ، عام ٧٢٠ — ولا نعرف على وجه واضح أكان وصوله في سفينة فارسية أو لا . وثمة رواية صينية عن « الفرس » Po-ssu عام ٧٢٧ ، تصف رحلاتهم إلى سيلان والملايو ، ثم تقول : « وهم يبحرون أيضا في سفن كبيرة إلى بلاد هان [الصين] ، قاصدين مباشرة إلى كانتون طالبا لنفسوجات الحرير وأمثالها من السلع » .

وكان « للفرس » Po-ssu قرية كبيرة جدا في جزيرة هاينان

(= ١٩١٩) . ومما سمع على خيرة أن هذا الموضع كان يفتق أيضا على أهل الملايو ؛ ولكنني أساءت حسنا فيما يراه من أن « بو — س » ، في جميع الحالات المذكورة هنا ، هم الفرس .

Hainan عام ٧٤٨ ، وقد ورد ذكرهم في هذه السمة نفسها في
 جانب الرحيمين وسكان الملايو أحيانا السفن على النهر عند كانتون (٥٨) .
 ويورد كتاب History of the Tang تحت سنة ٧٥٨ هذه العبارة التي
 لها دلالتها : « نهب العرب Tu-shih و « الفرس » Po-ssu مدينة
 كوانج — تشو [كانتون] وأحرقوها معاً ثم عادوا أدراجهم بحراً » .
 وربما أعن على هذا العمل الجريء الفظ ضعف قوات الإمبراطورية
 الصينية في كانتون ، ففي ذلك الوقت كان ابن السيم ، في شغل شاغل بقمع
 المتمردين الترك الهيب ، أن لو — سان An-lu-shan ، في شمال الصين .

(٥٨) I-ching's Travels ، الجزء الثاني ، ص ٥ ، ترجمه في الإنجليزية
 ج . اكاكوسو في كتابه : A Record of the Buddhist Religion :
 (أكسفورد ، ١٨٩٦) ، ص XXVIII . ويوان — تشاو
 Cheng-yuen : Yuan-chao ، كتاب ٢٨ ، المجلد ٦٤ ، الفصل ١٤ ،
 ص ٧٧ — ٧٨ ، ترجمه إلى الفرنسية من . ليبي S. Lévi في Journal Asiatique
 (مايو — يونيو ١٩٠٠) ، ص ٤١٨ ؛ وهوى — تشاو Hwi-Chao ، نشر في
 ترجمه إلى الإنجليزية ف . هيرب في مجلة Journal of the American Oriental
 Society ، المجلد ٣٣ (١٩١٣) ، ص ٢٠٥ (انظر عملها) . وكين تشن
 Kien Chen : انظر ج . اكاكوسو في First Congress of Far Eastern
 Studies (هانوي ، ١٩٠٣) ، ص ٥٨ ، و ه . بون : Cathay and the
 Way Thither ، ترجمة المراجعة (لندن ، ١٩١٥) ، الجزء الأول ، ص ١٠٠ .
 وانظر خلاصة يوميات أوردها ناكاكوسو ، وثقتها حسن ، ص ١٠١ — ١٠٢ ،
 ولوفر ص ٤٦٩ — ٤٧٠ .

غير أن نهب كاشون يثبت أنه كانت فيها عندئذ جموع كبيرة من هؤلاء،
التجار الأجانب . وهذه آخر مرة يرد فيها ذكر « الفرس » Po-sse
في الحوليات annals الصينية . وفي الوقت نفسه يرد ذكر العرب
Ta-shih إلى جانبهم جالية أجنبية^(٥٩) .

ولا تنبئنا المصادر العربية كثيرا عن الرمن الذي جاء فيه العرب إلى
الصين أول مرة أو الطريقة التي جاءوا بها . وقد أتيح للعرب بفتح السند
على يدى الحجاج بعد عام ٧١٠ بقليل ميناء الديبل والمنصورة الهامان ،
فاقتربوا بذلك خطوة من الشرق الأقصى . وقبل زوال الخلافة الأموية
(٧٤٩) ، فرّ بعض الشيعة من الاضطهاد في خراسان ، وأقاموا في
جزيرة بأحد الأنهار الكبيرة في الصين ، تجاه أحد الوائى . هكذا
تقول الرواية التي حفظها لنا المرفوزى (حوالى ١١٢٠) ، وهو يصف
الجالية بأنها كانت لا تزال قائمة في عصر متأخر ، وأنها كانت تشتغل
بالوساطة في التجارة بين أهل الصين والأجانب . وتسجل لما أيضا

(٥٩) Old History of the Tang ، فصل ٢٥٨ ب (المفقول عنه) ،

الترجمة الإنجليزية في كتاب حسن ، ص ٩٩ .

* ربما كانت المنصورة في موضع حيدر د على نهر سند الآن . انظر ه . م .

إليوت The History of India : H. M. Elliot ، الجزء الأول (لندن ،

١٨٦٧) ، ص ٣٦٩ — ٣٧٤ ؛ ودائرة المعارف الإسلامية ، مادة « المنصورة » .

(المترجم)

الكتابات الإباضية المتأخرة نقلاً عن مصادر وثيقة رحلة تاجر إباضى إلى الصين حوالى منتصف القرن الثامن ، وكان يدعى أبا عبيدة ، ويرجع أصله إلى عمان ، وقد اشترى فى الصين بعض خشب المد^(٦٠) .

وكان تولى العباسيين الخلافة قوة جديدة دفعت إلى الأمام التجارة البحرية الواردة إلى الخليج الفارسى والصادرة عنه ، وذلك لانتقال العاصمة من دمشق إلى بغداد . ويقول اليعقوبى ، الجغرافى العربى ، إن المنصور كان عالماً بالمميزات الاقتصادية التى بنطوى عليها مكان امداد ، ويضع على لسانه هذا القول : « وإلا فجزيرة بين دجلة والفرات ... مَشْرَعَةٌ لِلدُّنْيَا . كل ما يأتى فى دجلة من واسط والبصرة والأبله والأهواز وفارس وعمان واليمامة والبحرين وما يتصل بذلك فإليها ترمى

(٦٠) انظر عن سند الانبرى ، ص ٤٣٥ — ٤٣٦ : و ٤٤٤ — ٤٤٦ ؛ والسعودى ، كتاب تدبىة والإتلاف (المرحوم : انظر عنه هامش ٦٤) ، ص ٥٥ ؛ والهمزى ، قسم ثلث ، جزء الأول ، ص ٣٥٩ و ٣٧٠ و ٤٦٠ — ٤٦١ و ٤٧٦ — ٤٧٧ . وانظر عن لاحقى الشيعة فى صين مروزي ، ص مينورسكى (المرحوم : انظر ميون كمال فى هامش ٦٤) . وصل نامى ، قسم ١٦ . وانظر عن تاجر إباضى ب . ل . كى T. Lewicki فى بحثه Les premiers commerçants arabes en Chine ، Rocznik Orientalistyczny ، العدد ١١ (١٩٣٥) ، ص ١٧٣ - ١٨٦ . وانظر أيضاً ج . كوانابارا J. Kwabara ، فى بحثه On Fan Shou keng ، فى Memours of the Research Department of the Tokyo Eunko ، العدد ثمانى (١٩٢٨) ، ١ — ٧٩ .

* أو مَشْرَعَةٌ ، مورد شاربعة . (المرحوم)

وبها ترمى . وكذلك ما يأتي من الموصل وديار ربيعة وآذربيجان وأرمينية مما يحمل في السفن في دجلة ، وما يأتي من ديار مصر والرفة والشأم واشغور ومصر والمغرب مما يحمل في السفن في الفرات فيها يحتط ويبرل ، ومدرجة أهل الجبل وأصهبان وكور خراسان . »

وكانت تربط الفرات بدجلة عدة قنوات صالحة للملاحة ، منها نهر عيسى وكان ينتهي إلى بغداد . وكانت العاصمة الجديدة في وسط السهول الحصبة التي كانت تردان بها أرض الجزيرة ، وكانت أوفر حظا بمياه الري وأكثر ازدهارا بالسكان منها اليوم . وقد علا شأن بغداد سريعا ، فأضحت بابل جديدة ، وصارت مركزا فسيحا يحفل بالناس والمال والترف ؛ وهكذا أصبحت المدينة التجارية الأولى في الشرق الأوسط . وكان هذا من شأنه تنشيط التجارة من موانئ الخليج الفارسي إلى الشرق الأقصى . وكانت الأبلة وسيراف أهم موانئ السفن البحرية ،

* المدرجة والمدرج المسلك . (المرحم)

** كتبها المؤلف « الجبال » Al-Jibāl ، وإمام الجبال أو خيال هو ميد . Media قدما ، أي الجزء الشمالي الغربي من إيران (انظر دائرة المعارف الإسلامية ، مادة « جبال ») . (المرحم)

*** حم كوزة وهي المدينة والمنتجع . وقد ترجمها المؤلف على أنها اسم علم فقال : and Kûr and Khurâsan ، ومعناها على خراسان دون حرف عطف مع أنها مضافة إليها . (المرحم)

*** رى Nallino (كما يقول فران ، المرجع المذكور في هامش =

ولكن السفن النهرية كانت تستطيع نقل السلع إلى بغداد . فكانت الحال كقول المنصور ، فيما يرويه الطبري ، « هذه دجلة ، ليس بيننا وبين الصين شيء ، يأتينا فيها كل ما في البحر » (٦١) .

وفد شجع الخلفاء العباسيون أيضا امتزاج رعاياهم العرب والفرس بعضهم ببعض في وحدة إسلامية اسماها العربية . ولهذا ترى في القرن التاسع أن الوثائق العربية الخاصة بالتجارة البحرية مع الشرق الأقصى تذكر المسلمين والعرب أكثر مما تذكر الفرس إلى حد بعيد . ولا بد أن هذا التغير تم شيئا فشيئا . وقد كان ثمة دائما طبيعة الحال عرب من سكان الجزيرة العربية Arabians يبحرون ، كما رأينا ، من موانئ الخليج الفارسي : ولكن زاد الآن التكلمون بالعربية Arabs زيادة كبيرة باعتماد الإيرانيين الإسلام واصطلاحهم اللغة العربية في أغراض الدين والأدب والأعمال الرسمية والتجارة على الأول . ولكن ترك الفرس آثارا عدة في الحياة البحرية لتلك العصور . في اللغة البحرية

٦٢ = ص ٢٥٧ ، بقية هامس ٣ من ص ٢٥٦) أنها كانت في موسم قريه
تظاهره الآن . (المرحوم)

(٦١) العقوبي ، كتب السعدان ، ص ٢٣٧ (المرحوم : — ٢٣٨)
(المثلثون عنها) و ٢٥٠ ؛ و الصري (المرحوم : غم ثبات) ، آخره الأول ،
ص ٢٧٢ (المثلثون عنها) . وانظر عن أرس الخرابه ج ١ ص ١٠٠
The Lands of the Eastern Caliphate: G. le Strange (كريدج ،
١٩٠٥) .

التي كان يستعملها العرب في القرون الوسطى عدة كلمات من أصل فارسي ، مثل :

البَنْج : الحجرة في السفينة . (المترجم : من بلنسك)

البندر : الميناء ؛ وهو يرد في عدة أسماء استعملها العرب ، مثل
بندر البنادر في شرق إفريقية بعد خط الاستواء ؛ وبندر الكثران ، وبندر
نوس ، وبندر رئيسوت وغيرها على سواحل الجزيرة العربية . وإن نظرة
في فهرس أطلس حديث تكفي للدلالة على كثرة البندر التي لا تزال
قائمة حتى اليوم في مختلف سواحل المحيط الهندي .

الدْفتر : صحف تتضمن إرشادات في الملاحة .

الدُونِيج : رورق السفينة . (المترجم : من دوني)

الدَيْدَبان : الرقيب والطليعة .

* انظر قاموس و كتاب برز (المذكور في هامش ٦٥) ، ص ١٩٤ ب .
(المترجم)

** في القاموس المحيط للفرورادي البندر المرسى والمكلا . (المترجم)

*** اجمع دوانيج . انظر القاموس في كتاب برز - (ص ١٩٦ ب) ؛
و Bibliotheca Geographorum Arabicorum ، المجلد الرابع ، المعجم

Glossarium ، ص ٢٤٠ ؛ وعلى محمد فهمي : Muslim Sea-Power in
the Eastern Mediterranean from Seventh to the Tenth

Century A. D. (لندن ، ١٩٥٠) ، ص ١٥٧ — ١٥٨ . (المترجم)

**** وكذلك الدَيْدَب كما في قاموس الخفيف . (المترجم)

الخَنَ : النقطة في البوصلة ؛ وكذلك بعض أسماء هذه المقط .
الناخذة أو الناحذة ، وحمه النواخذة أو النواحدة : رب السفينة ،
من دُوْ خدا في الفارسية . (المترجم : « دُو » سفينة » وخدا
« سيد »)

الزَّهَّائى : دفتر إرشادات الملاحة ، من راهنما في الفارسية .
(المترجم : أى كتاب « بامه » الطريق « راد »)
السَّابُوق : نوع من السفن الشراعية .

ونجد أن أسماء كثير من ربابنة السفن الذين بذكروهم برزت في
كتاب عجائب الهند (اطرح ص ٢٠٤ فيما بعد) فارسية — ولا عربة
في هذا ، فقد كان إيرايا جمع كثيرا من قصصه من ربابنة ميناء سبراف
في إيران . بل إن الصننيين كانوا يسمون العرب تا — شى ، وهي

* في قاموس الخفيف : « ناخذة » سفن البحر أو « ناخذة » ممراته
لواحدة : « ناخذة » . وانظر المعجم في كتاب برزى ، ص ٢٠٣ تحت « ناخذة »
« ناخذ » . وانظر متر (المترجم المذكور في هامش ٩٧ ؛ الترجمة العربية للدكتور
محمد عبد الحمادى أبو ريدة ، الطبعة الثانية (القاهرة ، ١٩٤٨) ، ص ٣٢٢ و« ناخذ »
٧ فيها ، واسكن صحاحنا إلى ناخذة) . (المترجم)

** برزى ، ص ١٩٠ ، ص ٣ . وفي قاموس الخفيف : « ناخذة » ك« ناخذة »
زورق صغير . وانظر على محمد هبى ، المترجم المذكور ، ص ١٥٣ — ١٥٤ .
(المترجم)

من تا — زرك في الفارسية أى رجل من قبيلة طي،^(٦٢) .
ولم يؤد تأسيس بغداد مباشرة إلى أية زيادة في التجارة مع الصين .
فقد استغرق بناء المدينة وتحويلها إلى مركز تجارى سنين عدة . وأدى
نهب كانتون على الطرف الآخر من الطريق إلى تحريمها على التجار
الأجانب زمنا طويلا ؛ وفي خلال هذه الفترة كان خليج تنج كنج
Tong King نهاية المطاف للسفن الأجنبية . ويقول مصدر صيني إن
كانتون فتحت للتجار من حديد عام ٧٩٢ . وفيما بعد هذا لا نجد
إلا أدلة قليلة على الاتصال . فقد روى أن تاجرا يابضا آخر ، هو النضر
ابن ميمون البصرى ، زار الصين . وتحتوى الحوليات الصينية نبذة
تبحث على الاهتمام كتبها كيا تان Kia Tan قرب نهاية القرن الثامن ،
يصف فيها الطريق من كانتون إلى بغداد ؛ ولكنه لا يذكر شيئا عن
جنسية السفن التى كانت تسلك هذا الطريق . ولعله يجب علينا أن ننسب
إلى هذه الفترة أيضا ما يورده بزرك من قصة ربان مشهور اسمه عبهرة ،

* يقول م . هرتمان M. Hartmann في مقال China بدائرة المعارف
الإسلامية (نسخة الإنكليزية ، المجلد الأول ، ص ٨٤٠) إن تا — شى
من اجك و پهلوية = ماري و الفارسية الحديثة ، وإن الصيغة الفارسية مأخوذة
من tayyāyē « عرب مري » و الأرامية . (المترجم)

(٦٢) ح . فران و بحثه L'élément persan dans les textes
nautiques arabes . مجلة Journal Asiatique ، المجلد ٢٠٤ (أبريل
— يونيو ١٩٢٤) ، ص ١٩٣ — ٢٥٧ .

كان أول من قام برحلات منتظمة إلى الصين . وفي عام ٨٢٥ أرسلت قوة بحرية كبيرة من البصرة لتأديب قراصنة جزيرة البحرين ، الذين كانوا يغربون على السفن القادمة من إيران والهند والصين .^(٦٣)

ومما لا ريب فيه أنه كانت في منتصف القرن التاسع ملاحاة مباشرة إلى الصين ، ولدينا وصفان مستقلان للطريق في ذلك الوقت ، كتب أحدهما ابن خردادبه والآخر صاحب أخبار الصين والهند . والمصادر العربية منذ ذلك التاريخ أغنى مادة ، ويحسن بنا الحديث عنها قبل أن نستأنف سرد قصة الملاحاة . ونحن نستطيع أن نقسم أكتاب هذه المصادر قسمين : جغرافيين وكتاب رحلات ، وهو تقسيم عام فيه بعض التعمش .

ونحن نعني بالجغرافيين أولئك الذين وصفوا بلاد المسلمين وماوراءها

(٦٣) انظر عن كاتون ونسج كنج ب . . بيو P. Pelliot في بحثه : Deux itinéraires de Chine en Inde à la fin du VIII^e siècle ، Bulletin de l'Ecole Française de l'Extrême-Orient (١٩٠٤) ، ص ١٢١ — ١١٣ . ولوبيكي . المرجع المذكور . وكابان ، في New History of the Tang ، الفصل ٤٣ ب . ترجمته إلى الإنجليزية . هرب و و . روكهيل في كتابهما Chau Ju-Kua (سالف درج . ١٩١١) . وبزرك ، ص ٨٥ وما بعدها ، وقد ترجمناها في مجلد الفصل الثالث . وأما E. A. W. Budge ، نشره وترجمه إلى الإنجليزية ١ . ١ . و . بديج E. A. W. Budge (أ كنفورد ، ١٩٣٢ ، جزآن) ، ص ١٤٢ — ١٤٣ .

وصفاً منسقاَ منظماً . وتنطوي أوصافهم هذه على معلومات قيمة عن
موانئ المحيط الهندي وسواحلها . فيصف لنا ابن خرداذبه ، في كتابه
المسالك والممالك الذي وضعه حوالي عام ٨٥٠ ، مراحل الطريق من
الخليج الفارسي إلى الهند . ويمكن أن نعد كتاب مروج الذهب ومعادن
الجواهر (حوالي ٩٤٧) للمسعودي بين كتب الجغرافيا ، وإن اشتمل على
أشياء أخرى كثيرة ، ويُرثى صاحبها زهواً واضحاً بما يبديه من اهتمام
بالبحر والملاحين ولغتهم . وهو يمدنا بكثير من المعلومات الجغرافية
وغيرها ، اعتمد في بعضها على مصادر متقدمة بقيت أو اندثرت ، وفي
بعضها الآخر على ما خبره بنفسه ، إذ كان قد زار الهند وشرق
إفريقية . وكتاب التنبيه والإشراف (حوالي ٩٥٥) ، وهو له أيضاً ،
أقل اتصالاً بموضوعنا . وقد كتب المقدسي كتابه عام ٩٨٥ — ٩٨٦ ،
وهو يقص فيه ما شاهده خلال طوافه بسواحل الجزيرة العربية . وفيما
بين أزمان هؤلاء الجغرافيين الثلاثة آخرون يمدوننا بمعلومات عن
الأماكن والمواضع وتفاصيل أخرى حتى تسكتمل الصورة ، وهم اليعقوبي
(وقد كتب في ٨٩١ — ٨٩٢) ، وابن الفقيه ، وابن رسته (وقد كتب
كلاهما حوالي ٩٠٣) ، والإصطخري (حوالي ٩٥٠) ، وابن حوقل
(بعده نليل) . وكتب هؤلاء جميعاً من نمط واحد ، وكل منها ينقل
عن الآخر دون تفيد . وأخيراً نجد الرُّوزي ، وقد حفظ لنا في كتاب

يرجع إلى حوالي ١١٢٠ بعض التفصيلات الهامة عن العصور النقدمة^(٦٤).
أما كتاب الرحلات فادرسوا أقل شأ . ففي عام ٨٥١ أصدر كاتب
مجهول مجموعة من الأخبار رواها النجار عن الطريق البحري من سمراف
إلى كاتون ، وعن عادات أهل الصين والهند . هذا الكتاب . « أخبار
الصين والهند » . يدس عامة إلى تحريري سامان ورد ذكره في

(٦٤) شرم . ي . دي حويه في مجموعة «
(لندن ، ١٨٧٩ | المرحوم ١٨٧٠)
تعميرين العرب ، على النحو الثاني : (١) الإصحري . كتب مائة .
(٢) ابن حوقل ، كتاب صورة الأرض
J. H. Kramers . (٣)
.
١ - ٣ . (٥)
كتاب المسالك والممالك . وقدامة ، كتاب الخراج . (٧)
الأعلاق النفيسة . واليعقوبي ، كتاب البلدان . (٨)
والإشراف . وكتاب وقاموس البحران

كذلك المسعودي ، مروج الذهب و
ب . دي مينارد C. B. de Meynard وب . دي كورت P. de Courteille
(باريس ، ١٨٦١ - ١٨٧٧) ،
Tahir Marvazi on China, the Turks and India ، شرم
V Minorsky (لندن ، ١٩٤٢) ؛ وديوب ، كتاب
F. Wüstenfeld (لينز ، ١٩٢٤) ، ستة أجزاء . و
المسعودي بالبحر في مروج الذهب ، الجزء الأول ، ص ٢٨٢ - ٢٨٣ و ٢٢١ -
٢٢٢ و ٢٤٠ و ٢٤٣ و ٢٤٥ ؛ واهتمام المقدسي به في ص ١٠ و ١٥ .

الكتاب ، ولكن لا تستند هذه النسبة إلى أدلة قوية كما أوضح الأسناد سوفاجيه Sauvaget منذ عهد قريب . وحوالى ٩١٦ ، علق رجل من سراف ، هو أبو ريد الحسن بن اليزيد ، على « الأخبار » ، وأضاف إليها معلومات استقاها من أحاديثه مع التجار ورجال البحر في سراف . وهناك كتاب آخر له أهمية فريدة ، هو « كتاب عجائب الهند » ، وقد كتب أكثره بعد منتصف القرن العاشر بقليل ، ولكن زيدت عليه إضافات قليلة في عصر متأخر . وهو ينسب عادة إلى رجل فارسي ، هو بزرك بن شهريار ، من مدينة رام هرمز ، وسأشير إليه فيما بعد باسم « بزرك » على سبيل الاختصار . وقد كان المؤلف نفسه ، مهما يكن اسمه الحقيقي ، رباناً من ربانة البحر ، جمع القصص من أفواه غيره من الربانة والتجار في سراف والبصرة وعمان : قصصاً عن الهند والشرق الأقصى وشرق إفريقية ، وقصصاً عن البحر قبل كل شيء . وفي خضم العجائب والقصص الطويلة تبدو التفصيلات العادية مسممة بالصدق ، وفي الكتاب نظرات دقيقة إلى حياة البحر في ذلك العصر . ويمتاز الكاتب ببراعة القصة ، ويمكن أن يُعدَّ كتابه مقدمة قيمة لقصص السندباد في ألف ليلة وليلة . وقد أوردنا في ملحق الفصل الثالث ترجمة لثلاث من قصص بزرك^(٦٥) .

(٦٥) أخبار الصرافية — Relation de la Chine et de l'Inde —

ويمكننا استناداً إلى أوصاف ابن حرداذية وكتاب أخبار الصين والهند
وآخرين متأخرين عنهم، بعض الشيء، تكوين صورة عن الطريق الذي
كان يسلكه القاصدون إلى الصين في منتصف القرن التاسع .
ولبصرة والأبلة وسمرقند كتاب منتهى مطاف السفن القادمة من
الصين . وكانت البصرة القديمة على مشارفها هي ما شمر الخيز، الخنوني من
أرض الخيزية ، ولكن كانت الأبلة منها بمثابة ليفر بول . فعلى الرغم
من أن البصرة كانت مركزاً تجارياً كبيراً ، يبدو أن السفن البحرية
الكبيرة لم تكن تستطيع بلوغها ، فكانت ترسو في الأبلة . وكانت

== شمر ورجحه إلى مرسية ح . سودجيه J. Sauvaget (باريس ، ١٩٤٨) ،
.. مقدمة وملاحقات ؛ وهو يعني عن جميع انطباعات السابقة . وم. أصاوه أبو زيد
سجرائي إلى الأخبار . شمر دي فولانغ de Feu Langlès ، مع ترجمة
مرسية ومقدمة بقلم ح . ب . رينو J. T. Reinand في كتابه
voyages faits par les Arabes et les Persans dans l'Inde et a la
Le livre des Chinois (باريس ، ١٨٤٥) . ويزر . ، كتاب غائب الهند أو
merveilles de l'Inde . شمر د . دي ديرليت P. van der Lith . مع
ترجمة مرسية بقلم ل . م . ديفيك L. M. Devic (لندن ، ١٨٨٣ - ١٨٨٦) .
ورجحه قصص يزرك إلى النصف الأول من القرن العاشر ، ولكن رجحه إحداهما
إلى ٣٩٠ هـ ، أي ١٠٠٠ و . ح . بران : Relations de voyages et
textes géographiques arabes, persans et turcs relatifs à
l'Extrême-Orient du VIIIe au XVIIIe siècles (باريس ، ١٩١٣) .
(١٩١٤) ، جزءان .

البصرة مدينة جديدة بناها العرب ، ولكن كانت الأبله هي أبولوجوس القديمة التي أعاد تأسيسها كبرى أردشير ، وظلت قائمة حتى المصور الإسلامية . وكانت الأبله عند مصب القناة على دجلة ؛ ولكن كان المدخل إلى القناة مخفوقا بالخطر لوجود دوامة كبيرة فيه . وكان للأبله أيضا أحواض سفن . وكانت عند مصب النهر ، الذي كان يجري عندئذ إلى البحر قرب عبادان ، مضاحل خزانة كثيرا ما تحطمت عليها السفن . ولإبعاد السفن عن هذه المضاحل ، أقيمت في البحر ثلاث خشبات تستند إليها أبراج حراسة ، وكانت توقد عليها شعلات من النار في الليل لتقوم مقام المنارة . وكانت الأبراج تقوم أيضا مقام محطات الإشارة لترصد فراعنة الخليج الفارسي ، بل فراعنة الهند أيضا (انظر ص ٢٠٩) (٦٦) .

(٦٦) أخبار الصين وبنده ، الأقسام ١١ — ١٦ في طبع سوجيه ؛ وابن خردادبه ، ص ٦٠ — ٦٩ . وانظر في بصره والآلة في سراج : Eastern Caliphate ، ص ٤٣ وما بعدها ؛ ويعقوب ، كتاب البلدان ، ص ٣١٠ (المبرج : الصوت ٣٢٣) ؛ والإصحري ، ص ٨١ ؛ وناصر خسرو ، سفرنامه ، شرحه وترجمه إلى ألمانية شيفر C. Schefer (باريس ، ١٨٨١) ، ص ٢٤٣ — ٢٤٤ (المبرج : ص ٩٩ — ١٠٠ من ترجمة ألمانية ليجي الخشاب ، القاهرة ١٩٤٥) . وانظر عن الخشاب : كابل (آخر قرن لثامن) ، في New History of the Tang ، فصل ٣ : ب ، ترجمه إلى الإنجليزية . هرت و . و . روكهيل في كتابهما Chou Ju-Kua (سانت هيرسبرج ، ١٩١١) ، =

هذه المعابد التي كانت تعترض الملاحة في رأس الخليج الفارسي
أصبحت في نمو سيرا ف ، على ساحل إيران جنوب شيراز ، وكانت هذه
المدينة على شاطئ ، حار محذب ، شاطئ شاطئ عدن ، وكانت تعيش على
ما يرد إليها من مؤن عبر البحر ؛ وكان الفصل في وجودها كله لتجارها
البحرية ، ولكن بلغت هذه التجارة من الازدهار مبلغا حمل من
سيرا ف منافسا للبصرة في الفنى والثروة . ويعتقد الخرافيون ذور الترف
التي كان يقيم فيها تجارها وأصحاب سفنها ، وكانت ممينة من طوابق من
حطب الساج المستورد من الهند وغيره من الأخشاب المجلوبة من شرق
أفريقية . ويحدثنا صاحب أخبار الصين والهند بأن الشحومات كانت تحلب
عمدة في سفن صغيرة من البصرة وغيرها من موانئ الخليج الفارسي
إلى سيرا ف حيث تنقل إلى السفن الكبيرة فتُنقلها إلى الصين . وكانت
الصادرات إلى الشرق الأعصى تتكون فيما يحتمل من منسوجات غالية من
التيل أو القطن أو الصوف ، ومنها السجاجيد الصغيرة ، ومن
المصنوعات المعدنية وحام الحديد وسبائك الذهب أو الفضة^(٦٧) .

== س ١٣ ؛ والإصحري ، س ٣٢ و ٣٣ ؛ والسعودي ، مروج الذهب ، ص ١٠٠ .
الأول ، س ٢٢٩ — ٢٣٠ ؛ والمقدسي ، ص ١٧ (المرحوم : ص ١٢) ؛
وناصر خسرو ، س ٢٤٤ — ٢٤٧ (المرحوم : س ١٠٠ من ترجمة عربية) .
* يقول فيها المقدسي (س ٤٢٧) : وهي باب جهنم من شدة الحر ، والى
تعمل إليها من المعدن . (المرحوم)
(٦٧) انظر عن سيرا ف الإصحري ، ص ٣٤ و ١٢٧ (المرحوم : ١٢٨) ؛ -

وكان على الملاحين ، وهم هابطون من الخليج الفارسي ، محاذره
فراصنة البحرين وفطر والساحل الإيراني ، والقراصنة الذين كانوا يأوون
إلى الشهاب المختلفة في البحر . وكان أمام السفن طريقان إلى الهند .
فكانت تستطيع التوقف في صحار ومسقط ، وهما ميناءان على ساحل
عمان يعجّان بالحركة والحياة ، فتزود بقدر طيب من الماء ، ثم تمخر المحيط
الهندي مباشرة إلى كُوَاة مَلِي (كويلون Quilon) في جنوب مالابار .
وهذا هو الطريق الذي يصفه كتاب أخبار الصين والهند ؛ وكانت
تسلكه بطبيعة الحال السفن التي تقطع الرحلة الطويلة إلى الصين . وكانت
السفن تستطيع أيضا الرحلة على طول السواحل ، مارة بمحزيرة فيس ،

== والمندسي ، ص ٢٦ : ٢٧ ؛ وأخبار الصين والهند ، القسم ١٣ . وانظر عن
الصادرات . ف . حتى : History of the Arabs (نسخة ثانية ، لندن ،
١٩٤٠) ، ص ٣٥٥ — ٣٤٩ ، و . أ . مز Die Renaissance des
Islams (هيدلبرج ، ١٩٢٢) .

* أو كوة ؛ انظر لكشاف الجغرافي وكتاب نزر (ص ٢٢٢) ،
وسامان ناسر (طريبو ، ص ١٦ و ١٧ : كوة ملى . و ١٩ : كوة) ، وابن
أفنيه (ص ١١ و ١٢ : كولو ملى) . و . أفب على «كتابة كولام» (لترجمه
العربية «كتاب مر» ، ص ٢ . ص ٣٢٧ ، ص ٧) في المصادر العربية التي قرأتها .
وانظر عنها Excursion A من كتاب نزر (ص ٢٢٨ — ٢٢٩) ،
ويران (Relations de voyages etc. ، ص ١ ، ص ٣٨ ، هامش ٥) .
وكانت كثيرة الحيات (نزر- ، ص ١٢٠ — ١٢١) . (المترجم)
** يسميها ابن خردادبه (ص ٦٢ ، ص ٢) « كيس » (بالسن) . =

وهرمز القديمة ، وتير مكران ، والدامل ، والمنصورة أو غيرها من
موانئ ، السند . وكان يحب بعد السند اتحاد الحيطرة من المييد والكيرج

= وفي مجمع البلدان ياقوت كيش (بالش) مجمع قيس ؛ ولكن لواقع أن من
مرت كيش أو كس (أمر دائرة بعارف إسلاميه ، مدنه قيس ، مسجد
بالبحرية ، نجد ش ، ص ٦٤٩) . (ج . د .)

* وفي تير ، على ساحل بوجان في برك ، من كتاب حمد و
في كتاب برز (ص ٢١٤) ، و (ص ٢١٤) ، و (ص ٢١٤) ، و (ص ٢١٤) ،
voyages etc. ، ج ١ ص ٦٧ ، هامس ٥) . (ج . د .)

** المييد والكيرج من بلاد سند ، كما قول ابن خردادبه (ص ٥٦ ص ١١
و ص ٥٧ ص ١) ؛ وما أيضاً سكان هذين الإقليمين .

وقد شهور المييد ، برصه في بحر ، بالعمودي في كتاب سيبويه وإشراف
(ص ٥٥) يقول : فيه شهر مهرون سند حدس من سند كان هم المييد ،
وعمد على حرب أهل المنصورة ، وجم بوارج في بحر سم على مراكب
المسلمين تجتازة إلى أرض الهند والصين وجدة وأبهر وغيرها كالموانئ في بحر
الروم . ويقول عنه ابن خردادبه (ص ٦٤ ، ص ١٢) : « المييد أصوب » .
وفي فتوح البلدان للبلاذري (ص ٤٣٥) قصة سفينة كانت تحمل سيرة هدية
لأعرج ، فمرس لها « قوم من مييد الهند في بوارج فأخذوا سيرة أعرج » .
وبلاذري أيضاً في موسم آخر (ص ٤٤٠) : « المييد بلد سمعون في
البحر » . ويقول العمودي في مروج الذهب (ج ١ ص ٣٧٨) : « وفيها [المنصورة]
حروب كثيرة من جنس يقال لهم المييد . وهم نوح من الهند » .

وفي نسخة ثانية لابن حوقل (ص ٣٢٣) : « ميون المييد ، من المييد (وهو
الاسم المعروف) في النجعة الأولى .

وشير البلاذري في فعله عن « فتوح الهند » إشارات عديدة إلى حلات
المسلمين على المييد والكيرج .

وعبرهم من القراصنة المعروفين في خليجي كاتش Cutch وكاثيوار Kathiawar . وكان هؤلاء القراصنة يغيرون في بوارجهم في أرجاء فسيحة من المحيط الهندي ، وكانوا يبالغون أحيانا مصب دجلة والجزء الجنوبي من البحر الأحمر وسواحل سيلان ؛ وكانت سوقطرة من أوكارهم . ولقد عاديهم كانت السفن التجارية تحمل معها جنودا بحريين مدربين على رمي النار اليونانية^(٦٨) .

== وقد يكون اليد والتد شعباً واحداً ؟ انظر دائرة المعارف الإسلامية ، مادة مد (نسخة الإنجليزية ، المجلد ثاني ، ص ٢٣٦ — ٢٣٧) ؛ و ه . م . . إتيوت : The History of India ، ج ١ ، ص ٥١٩ — ٥٣١ . ويرى إتيوت أيضاً (ص ٣٩١) أن مدينة الكيرج Kiraj ربما كانت في ولاية كاتش شرق دلتا السند . وهو يتحدث عن شعب الكيرج Kirks في مكان آخر (ص ٥٠٨ — ٥١٩) ، كما أن Kiraj وال Kirks علمان على شيئين مختلفين . ويسمى الضري (القسم الثالث ، الجزء الأول ، ص ٣٥٩ و ٣٧٠) الكيرج « الكرك » . وهو يروي أن المصور جهز سنة ١٥٣ هـ حبشاً في بحر خرب الكرك الذي كانوا قد أءروا على حدة سنة ١٥١ هـ . (المترجم)

* يقول المقدسي (ص ١٤) : « وجزيرة أسقوطيرة كلها صومعة في بحر الهند ، وهي سد بورج ، ومنها تخاف المراكب ، وتزل في هبع حتى حاورها » . (المترجم)

** يقول المقدسي (ص ١٢) : « ولا بد في كل مركب من مقالة وقاموس » . (المترجم)

(٦٨) انظر عن قراصنة الخليج الفارسي ابن خردادبه ، ص ٦٠ ؛ وابن العبري ، ص ١٤٢ — ١٤٣ ؛ والإصطخري ، ص ٣٣ و ١٤٠ — ١٤١ . وانظر عن =

و ٥٥ السفن التي تسير على طول السواحل ، فإذ لم يأتها إلا إسلامية
 ، فإذ لم يأتها إلا القليل من موانئ ، ساحلي بمبائى
 وملابار ، عدا الأسماء المحرقة التي تصعب تحقيقها . ولكن لا ريب
 في أن ساحل ملابار كانت له أهمية اقتصادية لدى المسلمين ، فقد كان
 مصدر حشب الساج الذي كانت تبني به بيوت سيراف وجمع منه السفن
 أيضا . وكانت جزر ملديف ولكاديف *Maldivé and Laccadive Islands*
 أيضا موردا لبعض مواد بناء السفن ، تستخرج مما فيها من أشجار
 جوز الهند (انظر الفصل الثالث ، ص ٢٤٦) .

ومن كולם إلى أو ميناء آخر على ساحل ملابار يسمى ابن حرداد
 (المترجم : ص ٦٣ و ٦٤ و ٦٦) ، كانت السفن تستطعم السير

== شهاب أخبار حسن وحمد ، ص ١٣ : والسعودى ، مروج الذهب ، الجزء
 الأول ، ص ٢٤٠ — ٢٤١ : والمقدسى ، ص ١٢ . وصر عن طريق الأول إلى
 محمد بن أحمد بن أحمد ، القسم ١٣ و ١٤ : وعن طريق ابن حرداد .
 ص ٦١ — ٦٤ . وانصر عن انوار البكري ، ص ٢٣٥ : والسعودى ، مروج
 الذهب ، الجزء الثالث ، ص ٣٦ — ٣٧ ، وكتاب نبيه ولسرى ، ص ٥٥ :
 والمقدسى ، ص ١٢ و ١٤ : والبكري ، القسم الثالث ، الجزء الأول ، ص ٣٥٩
 و ٣٧٠ . والجزء الثالث ، ص ١٥٨٢ : ونيروى ، الهند ، الرحلة الهندية .
 بقلم الدكتور E. C. Sachau (لندن ، ١٩١٠ ، جزءان) ، ص ١٢ و ١٣ .
 A History of the Imams and Sayyids of Oman ، شيراز ، ب .
 G. P. Badger (لندن ، ١٨٧١ ، منشورات Hakluyt Society ،
 الجزء ٤ : ص ١٢ — ١٣ .

إلى سيلان ، جزيرة الياقوت Isle of Rubes ، التي يسميها العرب
مرنديب . وكانت السفن الصغيرة تستطيع السير على طول السواحل
عابرة مضيق بولك Pulk ومعرجة على شواطئ خايج البنغال ؛ وهنا
أيضاً لا يزيد وصف ابن خردادبه على ذكر بعض الأسماء . وكان
هناك مسلك ثالث هو الطريق إلى الصين ؛ فبعد أن تؤدي السفن القاصدة
إلى الصين رسوماً تبلغ ألف درهم في كولم ملي ، تسير حول الجزء الجنوبي
من سيلان وتقصّد شرقاً مباشرة إلى جزر نيكوبار Nicobar ، حيث
يتزوّد رجالها بالماء ، ويبادلون السلع مع السكان الذين كانوا يخرجون
في المظايليل Canoes . وكانت تقصّد بعد ذلك إلى ميناء كاه بار ،

* سميها برز أيضاً (ص ١٧٩) « سيلان » ، ويسمى (ص ١٢٤)
سيلان واخزر التي حولها « بلاد السهال » ؛ وكان أهل سيلان في القرن الرابع
سمون جزيرتهم « سيهالا » Sihala . انظر كتاب برز ، Excursion C ،
ص ٢٦٥ — ٢٧٤ ؛ ودائرة المعارف الإسلامية ، Ceylon ، الصفحة
الإنجليزية ، المجلد الأول ، ص ٨٣٩ ، ص ٥ — ٢٢ . (المترجم)
** جمع مديال ، وهو كثير الورد في كتاب برز (اناموس ، ص ٢٠٣ ،
والقدمة Préface ، ص XI ، ص ٥ — ٨) . (المترجم)
*** في برز (انظر الكشف الجغرافي ، ص ١٢٢٢) ، وابن خردادبه
(ص ٦٦ و ٧١) ، وسلمان التاجر (ص ريبو ، ص ٢٢) ، وأبي زيد (ص
٩٩) ، وابن رسته (ص ٨٨) ، والتنبيه والإشراف (ص ٦١) ، ومروج
الذهب (ج ١ ، ص ٣٠٨ و ٣٣٠ و ٣٤٠) كاه (و ياقوت : كلاه) ؛ وهي
وكاه بار شيء واحد . انظر برز ، Excursion B ، ص ٢٥٨ . (المترجم)

ولعله في ولاية كيدا Kedah الملايو الآن ، وقد ازدادت أهميته في القرن العاشر لتغير بعض الظروف . وكانت بعض السفن تبحر منه إلى سومطرة وجاوة ، ولكن ازدادت عندئذ الرحلات إلى الصين عن دي فيل .

فبعد أن تغير السفن مصيق ملاكا ، الذي كان يعرفه العرب باسمه في لغة الملايو وهو Sulaht (« مضيق ») ، أخرج على جزيرة

* انظر ما كتبه النهر كتب برز - (Excursion B ، ص ٢٥٥ - ٢٦٤) ، « بيداً لهذا الرأي لدى هادي به وكنكر Walckenaer من قبل . واستند فيه إلى أن كلمة كانت مشهورة كما تقول المصادر عربية القديمة معدن « الرصاص قديمي » ، وهو لقصدير الذي تشتهر به الملايو الآن . ولكن يرى هادي (المرجع المذكور في هامش ٦٢ ، ص ٢٥٤) وفي دائرة المعارف الإسلامية ، مادة « رانج » ، نسخة الإنجارية ، المجلد الرابع ، ص ١١٨٣ ، ص ٢١) أنها كرا Kia في سيام على ساحل العربي تشبه جزيرة الملايو . انظر دائرة المعارف الإسلامية ، مادة « كلة » ؛ وحزق : Arabum and the Far East ، ص ١٤٤ ، هامش ٢ . ويدكر المعلم سليمان النهرى كيدا في رحلته (المخطوط ٢٥٥٩ بمكتبة لويسية باريس ، الورقة ١٧٠) . ولم تكن كلمة في موضع سماعه في يوم ، كما في الترجمة العربية لكتاب مر (ج ٢ ، ص ٣٢٥ ، ص ١٦ - ١٧) ؛ والواقع أن ما في الأصل هو أن سماعه في اليوم حيث محل كلمة قديماً من حيث لأهمية إنجارية . وري مارتن هارتمان (مادة China دائره المعارف الإسلامية ، نسخة الإنجارية ، المجلد الأول ، ص ٨٤١ أو ٨٤٢) أن كلمة في مروج المذهب السعدي (الجزء الأول ، ص ٣٠٨ ، السفر الأول) ليست كلمة فارسي ملكاً Malacca ولكن ميناء حال Galle في الطرف الجنوبي لسيلان . (المرجع)

** سميه ابن الفقيه (ص ٩ و ١٠ و ١٦) واس حر دانه (ص ٦٦) =

تيومان *Tiuman* . ثم تقصد مباشرة إلى الهند الصينية ، فتمر بموانئ ، في الصنف ، وهي مملكة تشامبا *Champa* في السهل الساحلي الشرقي ، ثم بحزيرة تجاه الساحل تعرف باسم صنف فولاو (وهو محرف في النصوص التي لدينا إلى « صندر فولات ») . ومن هناك كان للسفن أن تسير على طول ساحل خليج تنج كنج إلى هانوى ، وكانت تعرف باسم لوفين ، ثم تيمم نحو نهاية المطاف ، أى كانتون ، وكانت تسمى خانفو . وكانت بعض السفن تسير في عرض البحر إلى كانتون مباشرة ، مارة خلال شعاب بارا كل *Paracel Reefs* ، التي كانت

== والسعودى في كتاب التنبيه والإشراف (ص ٦٨) وسيدى تاجر (ص رينو . ص ٩) جزيرة شلاهف (بالشين) ، وابن رسته (ص ١٢٨ و ٣١٩) شلاهف (ديس) . وعن دير ليت (كتاب بزرگ ، *Excursion B* ، ص ٢٦٠) هو فيما أعرف أول من طعن أن شلاهف من اسم لمصيق في لغة الملايو . (المترجم)
* بسميها العرب تيومة . انظر كتاب بزرگ ، *Excursion B* ، ص ٢٥٢ — ٢٥٤ . (المترجم)

** في الجزء الشرقى من الهند الصينية ، وهي الآن مدحة في ولاية كوتش . — *Cochin-China* . انظر الكشف الجغرافى في كتاب بزرگ ، ص ٢٢٠ ب ١٢٢١ . (المترجم)

*** بسميها بزرگ (ص ٨٦) صندل فولات ، وانظر عنها الكشف الجغرافى الملاحى بكتابه ، ص ٢٢٠ ب . وسميها سيدى تاجر (طرينو ، ص ٢٠) وابن الفقيه (ص ١٢ و ١٣ و ١٦) صندر فولات . (المترجم)

*** انظر مادة « خانفو » بدائرة لغارب الإسلامية . وحزن : *Arabia and the Far East* ، ص ١٥٨ — ١٦٠ . (المترجم)

يسمى « أبواب الصين » Gates of China . وكان بحر الصين الجنوبي مخفوف بالأخطار اشمابه وعواصفه : ولهذا لا بدري على وجه واضح السبب الذي لم يجتنب لأجله الملاحون شعاب بارا كل ، اللهم إلا إذا كانوا يظنون أن اتحدتهم وجهة أمل إلى الغرب بتطوى على خطر أفدح وهو أن تكسح العواصف سفنهم وتخطمها على ساحل الصين .

ولم يكن العرب على جهل بالساحل شمال كاسون : فبن خردادبه يذكر ميناء خانجو (بشوان — تشو — فو Chu'an-Chow-Fu) وميناء قانطو أو قانصو (هانجتشو Hangchow) ، ومعنى هذا ضمنا لا صراحة أن المسلمين زاروا هذين الميناءين . ولا ريب في أن بعض المسلمين أوغلوا في البعد حتى كوريا (الشيلا أو السيللا) *** ، إما .

* ورد ذكر أبواب الصين في كتب سامان لتاجر (تريبو ، ص ٢٠ ، حيث يقول : « ثم إلى أبواب الصين ، وهي حال في البحر من كل جانب ورجة من فيها المراكب ») وكتاب ابن فنيه (ص ١٣ و ١٦) . صر قران (المرحوم المذكور في هامش ١٠٧ ، ص ١٦٦ — ١٦٧) . وهو يقول في ص ١٦٧ من جزيرة صدر — فولاب هي هاينان Hainan ، وإن لمصيق من هذه جزيرة وساحل كوانغ — نونغ Kwang-tung هو أول باب من أبواب الصين المؤدية إلى خانجو . (المرحوم)

** احمر ما يقوله هارتمان عن خانجو وقانصو (مادة China بدائرة المعارف الإسلامية ، نسخة الإختصار ، المجلد الأول ، ص ١٨٤٢) . (المرحوم) *** يقول عنها بن خردادبه (ص ٧٠) : « وفي آخر هذه البراءة فصدو حال =

وإما بحرا . (٦٩)

ولكن كانت خانقو أكبر المراكز التجارية ، وكانت تعيش فيها جالية كبيرة جدا من التجار الغربيين ، مسلمين وغير مسلمين (انظر ص ٢٢٣ — ٢٢٥ فيما بعد) . وكان التجار المسلمون قد حظوا من

= كثيره وملوك كثيرة، وهي بلاد «شيلان» (أو سيلان) ، فيها الذهب كثير ، ومن دخلها من المسلمين استوطنها فيها . ولا أعلم ما بعدها . « وهذه القصة تشبه كما يقول دي جويه (كتاب برزك ، Excursion F ، ص ٢٩٦ — ٢٩٧) أن «شيلان» هي كورما ، لا ليابان كما زعم رينو اعتماداً على بعض المصادر العربية . وبذكر ابن خردادبه « الشيلان » مرة أخرى في ص ١٧٠ ، ص ١١ . ويكتبها ابن رسته (ص ٨٣ ، لسطر الأول) وسلمان التاجر (طرسو ، ص ٥٩) وأبو زيد (ص ٨٧) بالسب . ويكتبها السعدي السبي في كتاب تنبيه والإشراف (ص ٢٦ و ٨٤) والروح (ج ١ ، ص ٣٤٦) ، ولكن «شيلان» الروح ، ص ٣٠٦ . (المرجع)

(٦٩) أخبار الصين والهند ، الأقسام ٤ و ٦ و ٧ و ١٤ و ١٦ ، مع ملاحظات سودجية ؛ وابن خردادبه ، ص ٦٢ — ٦٩ . وامر عن جنوب الهند من . م . م . ناير Arab Geographers : S. M. H. Knowledge of Southern India (مدراس ، ١٩٤٢) . وامر عن سيلان ن . أحمد في بحثه The Arabs' knowledge of Ceylon ، مجلة Islamic Culture ، المجلد ١٩ (يوليو ، ١٩٤٥) . وامر عن كورما : ك . و . تشونغ K. W. Chung و جورج هـ . و . حوراني في بحثهما Arab geographers on Korea ، مجلة Journal of the American Oriental Society (ديسمبر ، ١٩٣٨) . وم . هارتمان في مادة « الصين » China بدائرة المعارف الإسلامية (لندن ، ١٩٣٦) .

الإمبراطورية بحق إحاطة خلافهم القانونية إلى قاض منهم . وكانت الحكومة الصينية تنظم التجاره نظما دقيقا . وكتب اما صاحب أخبار الصين والهند طريقة الزوارة على السلع المستوردة ، فيقول : « وهذا دخل البحريون من البحر فمض الصياديون مناعهم وصاروه في البيوت محازن الجمارك . وصعدوا الدرك إلى سنة أشهر إلى أن يدخل آخر البحريين . ثم يؤخذ من كل عشرة ثلاثة ، ويسلم الباقي إلى التجار . وما احتاج إليه السلطان أحده بأعلى الثمن ونجده ولم يظلم فيه » .

وربما كان الغرض من احتجاز السلع كلها حتى نهاية موسم الملاحة الوافدة (الصيف كما سنرى) هو إتاحة فرص مساوية للجميع ، كما يقول المروزي : وربما كان الغرض أيضا تخفيض الأسعار ، وذلك بغراق السوق بالحد من زمن البيع لأولئك التجار الذين كانوا يريدون الإبحار غربا مع الرياح الموسمية حين تغير اتجاهها . وإذا راعينا أيضا ما يروى من أن النار كانت تأتي كثيرا على السلع في المباني الخشبية بالمدينة ، أمكننا أن ننصوّر أن الماجر الأجني كان يسمم عليه جنى ربح عن تجارته . وكانت ثمة أيضا فيود أخرى قبل رحلة العودة . فقد كان هناك « مفتش للتجارة البحرية » صيني ، كان على التجار تسجيل أسمائهم في مكتبه ، وكان يفحص بيانات سجنهم ، ويجمع منهم ضرائب التصدير ورسوم الشحن ، ويحرم عليهم تصدير

طائفة معينة من السلع النادرة الغالية . (٧٠)

وكانت السفن تشحن بمنسوجات الحرير ، والكافور ، والمسك ،
والتوابل . وبعد القيام بالإجراءات الشكلية المطلوبة أو الإفلات منها ،
تهبط السفن الغربية الكبيرة على هوادة في الخليج الذي يتسع شيئاً
فشيئاً ، مارة بمئات من السفن المخافة الأشكال والأحجام تنتمى إلى
شتى ربوع آسيا . وكانت رحلة العودة تتبع طريق آخر ، نفسه حتى
كولمبى . ومنها كان ربابة السفن يقعدون أولاً إلى ريسوت أو أية
نقطة أخرى على ساحل الشحر أو مهرة . ثم يميلون شرقاً على طول
الساحل ، حتى يصلوا إلى خليج عمان . وأخيراً يلقون مراسيهم في
سيراف أو الأبلة ، شاكرين الله على أن وقاهم جميع الأخطار وأغناهم
بنعمه وآلائه . ثم يبيع الواحد شحنتهم ، ويشترون سلعاً جديدة ؛
ويصلح الربابة سفنهم ، ويمدون العدة للرحلة القادمة . ويسترحى
أصحاب السفن وربانتها وملاحوها في المقاهى ، ويقصون القصص ،
صادقة أو كاذبة ، عما رأوه من عجائب . ومن هذه القصص 'جمع أمثال'
'كتاب عجائب الهند' ، وقد حُوت هذه القصص على ممر القرون إلى

(٧٠) أخبار الصين واخند ، القمان ١٢ و ٣٤ . والروزي ، الفصل الثامن ،

تسم ٢٧ في ر. ميورسكى . وناخ — كيو — نى — يو Tang-Kuo-shi-pu
كما شرحه هرب وروكهيل في كتابهما : Chau Ju-Kua ، المقدمة ، ص ٩ ؛ وما
لا يذكران مرجعاً .

فصل السندباد المعروفة في أورب وأمریکا . (٧١)

ويمكننا حساب الزمن الذي يستغرقه هذه الرحلات . وللسعودي يقول إن الموسم الذي كان العرب مجبرون فيه عامة في آخر القرن من المحيط الهندي هو عندما تكون الشمس في القوس Sagittarius . أي في النصف الثاني من نوفمبر والنصف الأول من ديسمبر . والسفن نادرا ما كانت تبخر في يونية . وعندما تسب أحمار الصبي والهند . هذه الأمانة عن الرحلة إلى الصين :

من مسقط إلى كولمبلى شهر ثرى (٢٩ - ٣٠ يوما)

من كولمبلى إلى كله مار شهر

من كله إلى صنف فولاو شهر

من صنف فولاو إلى ككتون شهر

والرحلة من مسقط إلى كاسون تستغرق ١٢٠ يوما ، عدا فترات الوقوف في الموانئ ، ولهذا يجب أن يقدر ستة شهور أو أكثر للرحلة

(٧١) اليميني ، كتاب الدين ، ص ٣٦٥ ؛ وبرز ، ص ٩٠ - ٩٢ و ١٢٩ - ١٣٠ ؛ وأخبار الصين وأهند ، ص ١١ . ويتبع حديث مورى وكتابه حديث السندباد القديم (القاهرة ، ١٩٥٣) . تصور فصل السندباد ، وبذكر القولى فصل السندباد إلى ككت متداولة في ٩٣٤ م . وذلك في كتاب الأوراق ، ط ج . هورت - دن Heyworth-Dunne (دن ، ١٩٣٥ وما يابها) ، آخره ثانى ، ص ٦ .

كلها من البصرة أو سيرا ، ويشمل ذلك فترات الوقوف في الطريق .
 وإذا ربطنا هذين القولين بالحقائق الثابتة عن المناخ في البحار الشرقية ،
 توافر لنا ما يفي بالغرض . فالسفن القاصدة إلى الصين كانت تهبط
 الخليج الفارسي قبل أن تشتد عواصفه ، أي في سبتمبر أو أكتوبر .
 وتعبر المحيط من مسقط إلى ساحل مالابار مع الرياح الموسمية الشمالية
 الشرقية ، كما تفعل اليوم . وكانت هذه الرحلة تستغرق شهراً ، ويصح
 أن نجعلها فيما بين شهرى نوفمبر وديسمبر ، متابعين المسمودى .
 والأسبوعان الأخيران من ديسمبر كان يمكن فضاؤهما في التجارة في
 كولمبى ، إذ لم يكن يمكن مواصلة السير عن أية حال إلا بعد أن تهدأ
 العواصف الدوارة في الجزء الجنوبي من خليج البنغال ، وذلك قرب نهاية
 ديسمبر . والشهر الذى تستغرقه الرحلة إلى كله بار قد يشمل يناير .
 وبعد قضاء أسابيع قليلة في كله تكون الرياح الموسمية الشمالية الشرقية
 قد قاربت نهايتها ، فتعبر السفن مضيق ملاكا مسنعية بريح أخرى
 تتلوها ، وتكون الرياح الموسمية الجنوبية قد حان حينها ، فتنتفع بها السفن
 في بحر الصين . وهذه هي الرياح الموسمية التى تهب في الصيف ، وهى
 في هذا البحر ألطف من الرياح الموسمية الشمالية الشرقية التى يشهداها
 فصل الشتاء ؛ وهى هادئة في أبريل ومايو ، وفي هذين الشهرين أيضاً
 تكون العواصف الهوجاء على أقلها .

وبعد قضاء الصيف في كانتون ، تعود السفن مع الرياح الموسمية الشمالية الشرقية إلى مضيق ملاكا فيما بين أكتوبر وديسمبر ، ويعبر حوض المنغال ثانية في يناير ، ويسر من كونه إلى رسوب في فبراير أو مارس ، وهي لا تزال مستعملة بالرياح الموسمية الشمالية الشرقية . ولكنها قد تستعين في السير من ريسوت إلى مسقط بأول نسمة رقيقة من الرياح الموسمية الجنوبية الغربية في أبريل ، ثم تختتم رحلتها مرة أخرى في الخليج الفارسي وقد أسبغ عليه الصيف السكينة والهدوء . فرحلة الذهاب والعودة مع كانت تستغرق ٤٠ دن عم ، ونصف عم ، وكان الرجال يقضون الصيف بين أهليهم قبل الرحلة التالية .^(٧٢)

ولا يحتمل أن السفن الصيصة كانت تزور الموانئ الغربية في ذلك الوقت ، وهذا لكان من المحتمل أن نحد لها وصف لدى الكتاب العرب . صحيح أن الجغرافيين والرحالة يتحدثون عن « مراكب الصين »

(٧٢) السعودي ، مروج الذهب ، الجزء الأول ، ص ٣٢٥ — ٣٢٧ ؛ وأحمد بن واheed ، الأقسام ١١ — ١٦ . وقد جاء في نسخة ١١ أن السفن عادة كانت تكتبها الرياح أحياناً إلى ساحل اليمن ، وهذا يدل ، إلى أن هذه حجة إلى دليل ، على أنها كانت تأتي من حدود الرياح الموسمية الشمالية الشرقية . وانظر باركهمون : Trade in the Eastern Seas ، الفصل ١٠ . م ، عن انتفاع سفن شركة الهند الشرقية East Indiamen بالرياح في ذلك الوقت ؛ وحر كتابات كايديشا . بحث في كور (المرحوم : في عام ٢٧) ، مجلة Journal of the Polynesian Society ، المجلد ٥٢ (١٩٤٣)

و « السفن الصيدية » ، ولكن يؤخذ من السياق في بعض الحالات على الأول أن السفن الغربية هي التي يعنىها الكاتب . فهذان التعبيران يمكن إذن أن يكون معناهما « السفن المشتغلة بالتجارة مع الصين » ، وهو استعمال له بطائر عدة في لغات أخرى ، مثل *China clipper* (القلابر الصيدية) و *East Indiaman* (السفن الهندية الشرقية) و « سفن ترشيش » ، الخ . ولكن في مروج الذهب لم يسموذي فقرة واحدة تقول في يبدو إن السفن الصينية كانت تبحر إلى الغرب . فهو يقول في معرض حديثه عن كاه في القرن العاشر : « وإليها تنهى مراكب أهل الإسلام من السرافيس والعمانيين في هذا الوقت قبل ٩٤٧ » ، فيجتمعون مع من ورد من أرض الصين في مراكبهم . وقد كان في بدء الزمان بخلاف ذلك ، وذلك أن مراكب الصين كانت تأتي بلاد عمان وسيراف وساحل فارس وساحل البحرين والأبلة والبصرة ، وكذلك كانت المراكب تحتاف من المواضع المذكورة إلى

* جمع قلابر ، *clipper* ، صرط من صمن شمرغية (وهو من مهصة إسماعيل منبهير) . (المرحوم)

** يوحى كثر المؤلف بأن صمن ترشيش ، في يد كرها صمر الملو ، هي صمن تشتغل بالتجارة مع ترشيش في احتم ، حول مكانها « ماء » . ولكن أراى سائد هو أن المراد « بارد » صمن ترشيش « صمن كبره عارده الخيوانات . (المرحوم)

هـ - « . ونحن نرى - المقري . الحسم على هذه المقرة . ونحن نرى . كان معها أن اليمكات (السفن) الصينية كانت تبحر إلى الخليج الفارسي ، لأنخذ لها سندا من أي دليل واضح آخر قبل نهاية القرن الثاني عشر على الأول . وقد يكون السعودي خطأ . وهو يكتب م ٩٤٧ عن زمن قبل ٨٧٨ (انظر عن هذا التاريخ ص ٢٢٥ في بعد) . ويقول عرب وروكهيل : « إن السفن الصينية المزعومة قد تكون ذات في الصين . ولكن لا يحتمل إلى حد بعيد أنه كان تمكها أو يسيرها صينيون . » (٧٣)

ثما مقدار التجارة التي كان يراولها المسلمون مع جنوب الصين : وردت إلينا في هذا العدد روايتان تناقض إحداهما الأخرى في الظاهر . فكتاب أخبار الصين والهند يقول عن عام ٨٥١ : « فيقل المتاع في فارس وأرض الجزيرة ؛ ومن أسباب قلة المتاع حريق ربما وقع

(٧٣) « مر كس » ، و « سفن صينية » ، ح : السعودي . روح ذهب . حر - الأول . ص ٢١٦ (م . ميل (إسلام . ص ١١٢ في م . ص) و ص ٣٠٨ (المفقول عنها) : ويعتوي . كتاب . ص ٣١٩ : واحد . ص و هند . لأقسام ١١ — ١٦ ؛ و رر . ص ٨٥ . و هرب وروكهيل . ص ١٥ . الخامس ثلث (المفقول عنه) . و ص ١٦ : New Tang : Annals . الفصل ٤٣ ب (ترجمه إلى الإنجليزية هرب وروكهيل في Chau Ju-Kua . المقدمة ص ١٢ — ١٤) ، طريق من سلك إلى أرض جزيرة . ولكن هذا لا يثبت أن السفن الصينية هي « كتاب فقه الرحا » .

بحاهو ، وهو مرفأ السفن ، ومجتمع تجارات العرب وأهل الصين
ومن أسباب ذلك أن تتحطم المراكب الصادرة والواردة ، أو تنهب ،
أو تُضطر إلى المقام الطويل فيبيع التجار المتاع في غير بلاد العرب .
وربما رمت بهم الرياح إلى اليمن أو غيرها ، فيبيعون المتاع هناك ؛
وربما أطلوا الإقامة لإصلاح مراكبهم ، وغير ذلك من العلل .

ولكن أبا زيد السبكي يقول معقفاً على « أخبار الصين والهند » :
« وأمر البحر في ذلك الوقت [٨٥١] مستقيمة لكثرة اختلاف التجار
إليها (الهند والصين) من العراق » . وهو يقول أيضاً إنه في عام ٨٧٨
قتل ما لا يقل عن ١٢٠ ألف رجل من المسلمين واليهود والنصارى
والمجوس (والمجوس هم الفرس الذين لم يعتنقوا الإسلام) في اضطرابات
ذلك العام (انظر فيما بعد) . ويقول إن هذا العدد معروف على وجه
الدقة ، لأن الصينيين كانوا يخصصون أفراد الحالية الأجنبية من أجل
الضرائب . والعدد كبير ، حتى إذا كان يمثل الحالية كلها ؛ وهو يدل
قطعاً على تجارة بحرية واسعة النطاق مع الغرب ، حتى إذا كان مبالغاً فيه .
والتناقص بين كتاب أخبار الصين والهند وأبي زيد هو أقرب إلى الظاهر
منه إلى الواقع . فلعل ندرة السلع الصينية في الغرب هي بالقياس إلى
وفرة السلع في الأسواق الأقرب منالاً . ثم إن الأسباب التي تنسب
إليها ندرة تلك السلع في منطقة الخليج الفارسي هي بيعها في اليمن أو

بمعص البلاد غير العربية ، وصياعها طعمة للمار في كاتون أو اللامواج
أو للقراصنة في البحر : فاسمع الصيحية التي كانت تشرى في كاتون
كانت إذن أوفر إلى حد بعيد من تلك التي كانت تبلغ سيراuf
والأبلة (٧٤).

هذه التجارة انتهت نهاية عسيفة عام ٨٧٨ عند ما حاصر الشر
هوانج تشاو Huang Ch'ao مدينة كاتون ، وأعمل فيها يد النهب
والسلب ، وقتل ذلك العدد الضخم من التجار الأجانب فصلا عن كثير
من الصيبيين . ويظهر أن معص العرب تركوا في كاتون ، فإن أبا ريد
يقول بعد وصف هذا العمل الوحشي : « وامتدت أيديهم أيدي الثوار
مع ذلك إلى ظلم من قصدهم من التجار : ولما حدث هذا فيهم التأم إليه
طهور الظلم والتعدي في واحدة العرب وأرباب المراك . فآلزموا التجار
ما لا يحب عليهم ، وغلبوهم على أموالهم ، واستجازوا ما لم يحجر الرسم به
قديما في شيء من أفعالهم . فترع الله جل ذكره البركات منهم جميعا ،
ومنع البحر جابه ، ووقع الفناء بالمقدار اجارى من المدبر تبارك اسمه
في الربانة والأدلاء بسيراuf وعمان » .

وكانت الإمبراطوريتان العربية والصينية في ذلك الوقت ، فضلا

(٧٤) أخبار الصين والهند ، القسم ١١ (القول ٤٤) : وأبو ريد ، ص ٦١

(القول عنها) ، (المترجم : ص ٦٣ حيث يتحدث عن مذبحة تجار الأجانب) .

عن هذه النكبة ، في حال من الاضمحلال العام لم تكن مواتية لما بينهما من صلات . فقد كانت أسرة تانج تؤذن بالسقوط ، ولم يقدر لها الشفاء من الجراح التي أصابتها بها ثورة هوانج تشاو : وبعد أن آلت إلى مآلها الأخير عام ٩٠٧ سادت فترة من الفوضى امتدت حتى بداية أسرة سونج Sung عام ٩٦٠ . وكانت الإمبراطورية العباسية فريسة الانقسام منذ عام ٨٥٠ ، وقد شهدت أيضاً ثورة دامية في العقد السابع من ذلك القرن قام بها موالى الزنج في جنوب أرض الجزيرة . وقد خربوا الأبله والبصرة ، وقطعوا بغداد عن الخليج الفارسي . وفي عام ٨٧١ استقلت السند عن الخلافة وإن ظلّ ولايتها من العرب ؛ وكان القرامطة في شرق الجزيرة العربية شوكة في جنب العراق منذ عام ٨٩٩ . وأصاب سيراف زلزال عام ٩٧٧ ، فنال منها أي منال .

وعند ما انقطعت الرحلات المباشرة إلى كانتون ، أخذ العرب والصينيون يتلاقون في كنه على الساحل الغربي لشبه جزيرة مالكا ، وكانت عندئذ جزءا من إمبراطورية إندونيسية . وكان العرب يبحرون أيضاً إلى سومطرة وجاوة في القرن العاشر . بل إن الرحلة إلى الصين لم تنقطع تماماً ، فإن بزرك يتحدث عن تاجر يهودي من عمان ذهب إليها في العقد الثاني من القرن العاشر^(٧٥) .

(٧٥) أبو زيد ، ص ٦٢ و ٦٦ — ٦٧ (المقول عنهما) و ٩٠ ؛ =

وبقي أن يلاحظ أن البحر الأحمر كان يبعث أيضاً بسفنه إلى الشرق الأقصى . وكانت عدن الميناء الأسامي لمسفن القادمة من هذا الطريق ؛ وهي توصف بأنها « دهب الصين » . وفي كتاب ابن حردادبه ققرة هامة نصف الطرق التي كان يسلكها التجار اليهود بين فرنسا والشرق الأقصى في القرن التاسع فأحدها يشق البحر إلى أبطاكية ، ثم يمتد شمال سوريا إلى الفرات ، وفيه ينحدر إلى الأبله ، ومنها يسير في البحر على ما وصفناه . وكان ثمة طريق آخر يمتد في البحر إلى القرم (بلوزيوم Pelusium القديمة) في مصر ، ثم يعبر برزخ السويس على ظهور الدواب ، ثم ترك السفن من القزم إلى اجار وجدة ، ومنها إلى الهند والصين ؛ ومن المحتمل أن المسافرين كانوا يستقلون سفناً جديدة في جدة . ولا نعلم إلا القليل عن الرحلات من جدة وعدن إلى الشرق الأقصى ، عدا أخطار القراصنة المسود المترصين في سوفطرة . ولا بد أن هذا الطريق

= ولسودي ، مروج الذهب ، الجزء الأول ، ص ٣٠٧ — ٣٠٨ ؛ و ٣٠٩ .
ص ٦٧ — ٦٩ و ٩٠ — ٩٢ و ١٠٧ — ١١١ (التجار يهود)
و ١٢٩ — ١٣٠ . ويبدو أن أبا زيد فيما يقناه عنه يشير إلى أن سفن صيدون
لم تجاب المصائب عليهم وحدهم ، ولكن أيضاً على الملاحين العرب والفرس في
الخليج فارسي من طريق غير مباشر ، فقد صنعت تجارتهم مع الصين . وانظر
عن ثورة الأربع ب . بودكه : Sketches from Eastern History ، ص ٤٥
إلى الإنجارية ح . س . نالك J.S. Black (لندن ، ١٨٩٢) .
* « مريحة في البحر العربي » . (المرحوم)

كان يرداد أهمية في القرن العاشر عند ما كانت مصر تحمل شيئاً فشيئاً محل أرض الحرية مركزاً للسكان والثروة في العالم الإسلامي . ويقول المقدسي عام ٩٨٥/٩٨٦ ، بعد فتح الفاطميين لمصر (٩٦٩) بقليل : « واعلم أن بغداد كانت جليلة في القديم ، وقد تداعت الآن إلى الخراب واحتلت وذهب بهاؤها ... وفسطاط مصر اليوم كبغداد في القديم ، ولا أعلم في الإسلام بلداً أجمل منه » (٧٦) .

شرق إفريقية وسواحل الجزيرة العربية

رأينا فيما مضى نشاط الفرس في المياه الغربية من المحيط الهندي في العصور الساسانية المتأخرة . وفيما يتعلق بالعصور الإسلامية الأولى ليس لدينا من علم سوى روايات غامضة ترجع إلى عصر متأخر ، وهي تقول إن بعض أهل عمان هاجروا إلى شرق إفريقية هرباً من الحجاج عام ٦٩ ، وإن فريقاً من فرس شيراز وسيراف هاجروا في القرنين التاسع

(٧٦) ابن حردادبه ، ص ١٥٣ — ١٥٤ ؛ والمسعودي ، مروج الذهب ، الجزء الثالث ، ص ٣٦ — ٣٧ ؛ والمقدسي ، ص ١٤ و ٣٤ و ٣٦ (المقول عنها) ، وقد رجمه إلى الإنجليزية ج . س . ا . راسكينج G. S. A. Ranking و ب . أزو F. Azoo (كلكتا ، ١٨٩٧) ؛ وبزرگ ، ص ٩٦ — ٩٧ .

والعاشر . ويصح لنا أن نطعن أن التجارة بين الخليج الفارسي وشرق إفريقيا طالت قدمة خلال تلك الأزمان . وفي نهاية القرن السابع ثار العميد من الزنج في أرض الجزيرة ، وهذا دليل على قيام تجارة في الرقيق من شرق إفريقيا . ويمكن أن يقال هذا أيضاً ، ولكن على وجه أقطع ، عن ثورة الزنج الكبرى في السنوات التي أعقبت ٨٦٨ ، وكانت هذه الثورة من الأسباب الأساسية لاضمحلال الإمبراطورية العباسية . وثمة مصادر عربية قليلة في هذا الصدد قبل القرن العاشر . ولكنها تدل على أنه في ذلك الوقت كان الفرس لا يرانون بسيطرون على التجارة حول سواحل الجزيرة العربية حتى جدة ، التي أصبحت عندئذ مركز التجارة بين مصر شمالاً والمحيط الهندي جنوباً . فقد كتب أبو زيد حوالى ٩١٦ يقول : « ومراكب أهل سيراف إدا وحات في هذا البحر المتيمان عن بحر الهند . أى الغرب في خرائط المصور الوسطى ، فصارت إلى حدة ، أقامت بها ، ونقل ما فيها من الأمتعة التي تحمل إلى مصر في مراكب القلزم ، إدا كان لا يتها لمراكب السرافيين سلوك ذلك البحر لصعوبته وكثرة جباله النابتة فيه » .

ويقول الإصطخرى في منتصف القرن العاشر إن معظم تجارة جدة مع فارس ، بينما يقول المقدسى بالقرب من نهاية ذلك القرن : « قد غاب عليها الفرس ولهم بها قصور عجيبة » ، وفي مكان آخر : « أو لا ترى إلى

كثير من الناس يسمونه ^١ البحر العربي إلى حدود اليمن بحر فارس ، وأن أكثر صنّاع المراكب وملاحيها فرس . وقد أسلم الفرس هنا وتعرّبوا بالطبع ، كما كان شأنهم في كل مكان آخر . (٧٧) .

وفي القرن العاشر كانت سفن سيراف وعمان في تجارة منتظمة مع شرق إفريقيا . ولكننا لا نسمع إلا القليل عن الطريق ، فلا نعرف أكانت السفن تسير على طول الساحل حتى عدن ثم حول ساحل الصومال ، أم كانت تشق البحر مباشرة من رأس فرتك إلى رأس جواردافوى . والطريق الأول أرجح ، لأن التوقف في ميناء عدن الكبير يجلب النفع ، ولأن القراصنة الهنود في سوفطرة جعلوا عرض البحر محفوفاً بالأخطار . وكان العرب ينحدرون على طول الساحل الإفريقي

(٧٧) *Imams and Sayyids of Oman* ، ص ٥٤ ؛ *History of Kilwah* ،
 نشره س . ا . سترونج S.A. Strong ، مجلة J.R.A.S. (١٨٩٥) ،
 ص ٣٨٥ — ٤٣٠ ؛ والهنري ، القسم الثالث ، الجزء الثالث ، ص ١٨٣٥ ؛
 ويردك . ص ٩٣ — ٩٤ و ١٤٧ ؛ وأبو زيد ، ص ١٣٦ — ١٣٧ (المنقول عنهما) ؛
 والإصعري ، ص ٩٠ (المترجم : اصواب ١٩) ؛ والمتنبي ، ص ١٨ و ٧٩
 (المنقول عنهما) ، كذلك ٩٢ : «واخذة الفرس في صحار . ول . مسيدون
 L. Masalignon ، مادة « رنج » في *Enc. Islam* ؛ وحسن : *Persian*
Navigation ، ص ١٣٢ وما بعدها ؛ و . م . دي فيار U.M. de Villard
 في *Note sulle influenze asiatiche nell'Africa orientale* ، مجلة
Rivista degli Studi Orientali ، المجلد ١٧ (يولية ١٩٣٨) ، ص
 ٣٠٣ — ٣٤٩ .

إلى أرض الزنج طلباً للرفيق والعاج والعمر . وكان منتهى مطافهم سفالة
في موزمبيق ، وقنسله (مدغشقر) ، وكذلك أرض الوافواق . وهذه
الوافواق مشكلة . فالمعروف أن ثمة وافواقين ، إحداهما في منطقة شرق
إفريقية ، والأخرى في الشرق الأقصى . ويرى فران أن الأولى
مدغشقر ، والثانية سومطرة ؛ والواقع أنه كانت بين هاتين الجزيرتين

* يعارض ب . ا . ون ديرايث ، ناشر كتاب برزك (Excursion E ،
ص ٢٨٣ — ٢٩٤) ، الرأي القائل إن مدغشقر ، وري (بوحى
من دي حويه) أنها في رنخار . ومن جهة الرأي لأول ، كما يقول (ص ٢٨٣) .
ربنو ومرحا مروح الذهب المسعودي (قبلو) إلى غربية . وثمة رأي قرب
من رأي فان ديرايث أشار إليه هو نفسه (ص ٢٨٦) ، وهو رأي يول الذي
يقول إن قنسله هي جزيرة بمبا Pempa قريبة من ساحل رنخار . (المرحم)
** يقول ابن فقيه (ص ٧) : « وواو وى أصل هو حلاف وى وافي آمن
أى الجنوب » . (المرحم)

*** يرى فران (مادة وقواو أو واقواو بدائرة المعارف الإسلامية ، نسخته
الإنجليزية ، المجلد الرابع ، ص ١١٠٥ ب — ١١١٠٩) أنه لا جدال في أن
هناك واقواق : واقواق الجنوب وهي في رأيه مدغشقر وشرق إفريقيا إلى الجنوب
من سماء ، وواقواق الصين وهي في رأيه جزيرة أرابع أي سومطرة . وهو يقول
أيضاً إن أهل سومطرة كانوا على علم بخزر الحاف العرب من الخليج الهندى
وسواحله ، وإنهم سكنوا مدغشقر في عصر متقدم ، وإن لغة مدغشقر Malgasy
متفرعة عن لهجة من لهجات الملايو .

والحجج التي يسوقها لتأييد رأيه فيما يتعلق بواقواق الجنوب مقبولة إلى حد كبير .
ولكن قوله إن واقواق الصين هي سومطرة لا ينهض ، فقد كان العرب يعرفون
سومطرة معرفة جيدة ويسمون بها أرابع ، فكيف يطلقونها اسماً آخر كـ «
=

صلة ، فإن بعض السومطريين هاجروا إلى مدغشقر في القرون الأولى بعد المسيح ثم في القرن العاشر .

وكان السعودي يذرع البحر إلى شرق إفريقية من عمان ، وكانت آخر رحلة له عام ٩١٧ (المترجم : م/٣٠٤ هـ « من فنبلو إلى عمان ») . وهو ينقل أحاديث الملاحين عن المحيط في تلك الأرجاء ، فيقول : « وموجه عظيم كالجبال الشواهد ، وأنه موج أعمر ، يريدون بذلك أنه يرتفع كارتفاع الجبال وينخفض كأخفض ما يكون من الأودية ، لا ينكسر موجه ولا يظهر من ذلك زبد ككسر أمواج سائر البحار . ويرعمون أنه

العموس والإبهام ، ويوحى بأن مساه في أقصى الدنيا بعيدة ؟ ولو كانت الواقوا على أطراف لما عدنا نصاً في الكتب الجغرافية العربية الكثيرة بشر إلى هذا . والواقع أن العرب لم يكونوا على بينة من الواقوا ، ولعل قول إدن أن تكون اسماً حرر بعيدة متصرفه لم يكونوا على صلة مباشرة بها ، وذلك صدق على اليابس . [انظر أيضاً فران : Relations ، ج ١ ، ص IV .]

وقد أورد دي جويه (كتاب بزرك ، Excursion F ، ص ٢٩٥ — ٣٠٧) أدلة قوية على ذلك ، أهمها بل أقدمها أن اسم ليابن في فجة كانتون الصينية — وصلات لتجار العرب القدامى بهذه المدينة معروفة مشهورة — هو وُو — كُوْكْ Wo-kwok ، وما أقربه إلى الواقوا . صاف إلى هذا أن الجغرافيين العرب يسمون الواقوا شرق الصين ، وبن العقيمه مثلاً يقول (ص ٣) : « وحانب الصين أمة يقال لها واك واك ، ووراء واك واك من الأمم ما لا نحصى إلا الله » . وثمة آراء أخرى عن الواقوا أقل رجحاناً ، أشار إليها دي جويه (ص ٢٩٧) ، ولا حاجة إلى الخوض فيها . (المترجم)

موج مخنون . وهؤلاء القوم الذين يركبون هذا البحر من أهل عمان
عرب من الأزد ؛ فهذا توسطوا هذا البحر ، وحاولوا بين ما ذكرنا من
الأمواج يرفعهم ويخفضهم ، يرتحزون في أعمالهم فيقولون
بربرا وجفوني وموجك المخنون
جفوني وبربرا وموجها كما ترى »

ويقص بربر قصة رحلة إلى سفالة عام ٩٢٣ ، اكتشفها الأخطار .
فقد غدر ملاح يدعى إسماعيلويه عمان إلى سفالة في تلك السنة ، ولكن
دفعت عاصفة سفينة إلى سفالة . فثار الخوف في قلبه وقلوب رجاله ،
لأن أهلها كانوا يأتون كلون الناس . ولكنهم أخذوا إلى البر ، وأرغموا
على البقاء والتجارة بضعة شهور . وأخيراً سمح لهم بالعودة إلى سفينتهم ،
فصحبهم ملك تلك الأرجاء هو وسبعة من غلمانه في دوبيج وصعدوا إلى
السفينة . وهنا يقول إسماعيلويه : « فها حصلوا في المركب فأت في نفسي :
« هذا الملك يساوي في عمان في النداء ثلاثين ديناراً ، ويساوي

* هكذا كتب المؤلف ، مناعاً « شمرى مروح » هب « سعودي » . ولكن
« صواب حموي » ، وهي كما قلنا في تعقيبنا « ابن حموي » ٢٩ . انظره . أوبر
Opone في المصادر اليونانية . وفي كتاب التسمية والإشراف للسعودي « ص
(ص ٥٨) : « وبلاد بربرا وجفوني » . وبسبب أن ما حدث في الرحلة المعربة
(التي صورها فران في كتابه المذكور في هامش ١٠٨) « البربر » ١٢٣ ب :
« حافوني » . (المترجم)

السبعة مائة وستين ديناراً ، وعليهم ثياب تساوى عشرين ديناراً ، قد حصل لنا على الأقل منهم ثلاثة آلاف درهم ، ولا يضرنا من هذا شيء .
فَصَحَّتْ بالبائانية ، فسالوا الشرع ، ورفعوا الأناجر ، . فحاول الملك الفرار عبثاً ؛ ووضع هو وأصحابه في جملة الرقيق وهم نحو مائتين ، وبيع الجميع في عمان . وبعد زمن عاد الملك إلى ملكه ، وأدخل قومه في الإسلام^(٧٨) .

وفي البحر الأحمر ، ظلت الجار وجدة تستوردان القمح المصري للمدن المقدسة من القلزم . ولكن كان الحجاج يؤثرون السفر براً ، إما عبر الجزء الغربي من الجزيرة العربية ، وإما في النيل وعبر الصحراء

(٧٨) اليعقوبى ، ص ٣٦٦ (المترجم : — ٣٦٧) ؛ وابن الفقيه ، ص ٢٩٦ — ٢٩٧ ؛ والإصمغرى ، ص ٢٥ (عدن) ؛ والمهودى ، مروج الذهب ، الجزء الأول ، ص ٢٠٥ — ٢٠٦ و ٢٣٢ — ٢٣٣ (المنقول عنهما) ، والجزء الثالث ، ص ٥ — ٦ و ٣٤ — ٣٥ (اليمن حتى الحبشة) ؛ والمقدسى ، ص ٣٤ و ٨٥ ؛ وبزرگى ، ص ٥٠ — ٦٠ (المنقول عن ص ٥٢) و ٦٠ — ٦١ و ١١٣ — ١١٤ و ١٧٥ (الوقواق وقبله) . و ج . فران ، مادتي « Madagascar » و « Wâqwaq » في Ency Islam ، ونجده Le K'ouen - louen et les anciennes navigations interocéaniques : dans les mers du Sud ، مجلة J. As. (١٩١٩) . واصر عن سوقطرة : أبا زيد ، ص ١٣٣ — ١٣٥ (المترجم : — منها سفوطرا) ؛ والمهودى ، مروج الذهب ، الجزء الثالث ، ص ٣٦ — ٣٧ ؛ والمقدسى ، ص ١٤ ؛ وكان لا يزال فيها مسيحيون ، ثم بقا المستوطنون اليونان ؛ وكان العرب يعتقدون أن الإسكندر أرسلهم إليها استجابة لتصيحة أرسطو .

إلى عيذاب ثم نحرأ إلى حدة . فقد كانوا يفضلون أن يجتنبوا ما أمكن
أخطار البحر الأحمر ، الذي يصفه الكتاب العرب كما يصفه اليونان ،
من أنه مليء ، بشعاب المرحان ، عنيف الرياح ، شواطئه مخدبة خالية من
الموى ، يحتاج الأمر فيه إلى دليل محنك ، ولا بد فيه من إلقاء المراسي
في الليل .

ويحدث الرواة أن هرون الرشيد أحب كعمرو بن العاص أن يشق
قناة مكان قناة السويس الآن ، ولكن حُرف عن هذه الفكرة للسبب
الذي حُرف من أجله عمرو ، وهو أن مثل هذه القناة قد تمكن قواف
بئرنة من الإغارة على مكة والمدينة واختطاف الحجاج . ولم يكن في هذه
المخاوف جنوح إلى الخيال ، لأنه عندما احتل الصيديون أيلة على خليج
العقبة في القرن الثاني عشر ، شن رينو دي شاتيون Renaud de Chatillon
غارة كهذه من هناك عام ١١٨٣ . (٧٩)

* في الآن ، على الأرجح ، رأس عنة . موت حدة امريس ٢٢٠ قبل ، كما
يقول كاسير (المرحم المذكور في هامش ٢٠ ، س ٧٣ — ٧٦) . ولكن
أحر دائرة المعارف الإسلامية ، دة عيدات (نسخة بالخط ، المجلد الأول ،
ص ١٢١٠) . (المرحم)

(٧٩) ايعقوبى ، ص ٢١٣ و ٢١٧ و ٢٢٥ و ٢٤٠ — ٢٤١ ؛ وابن
رسته ، ص ١٨٣ ؛ وأبو زيد ، س ١٣٦ — ١٣٧ ؛ والإصمعيلى ، س ٣٠ ؛
والمسعودى ، مروج الذهب ، الجزء ثلث ، ص ٥٥ — ٥٦ ، وجزء الرابع ،
س ٩٧ — ٩٩ (قناة السويس) ؛ والفندى ، س ٧٩ و ٨٢ و ١٩٥ — ١٩٦ =

العصور المتأخرة

حاولت في هذين الفصلين أن أستعرض استعمال العرب والشعوب المجاورة للطرق البحرية في المحيط الهندي . وقد رأينا حتى الآن أن تاريخ العرب في هذا المحيط هو تاريخ تجارة متزايدة بلغت غايتها في القرن التاسع الميلادي . ويمدنا القرن العاشر بمعلومات كثيرة كثيرة كافية عن موضوع الملاحة ، ولهذا أدرجناه في هذا المرض . ولكن بعد القرن العاشر نجد المراجع قليلة تفصل بينها فجوات واسعة ، كما أن ما تدل عليه ليس إلا امتداداً لأسس مقررة . فإن أحاول تتبع هذا التاريخ أبعد من ذلك ، ولكنني سأبين بأمثلة قليلة بعض الأحداث الأساسية في العصور المتأخرة .

= و ٢١٥ . و ١ . كوداتسي A. Codazzi في بحثه Il compendio geographico arabo di Ishâq b. al-Husayn ، في Rend. Acc. Lincea (١٩٢٩) : تشير الورقة ٢١ إلى سفن من الهند في اقزم ، ومن المحتمل أن ذلك كان في نهاية القرن العاشر . وانظر عن غارة ربنو : د . نيوبولد D. Newbold في بحثه The Crusaders in the Red Sea and the Sudan ، في Sudan Notes and Records ، المجلد ٢٢ ، الجزء الثاني (١٩٤٥) ، وقد أعيد طبعه في مجلة Antiquity ، المجلد ٢٠ (١٩٤٦) . (المترجم : واهل عن غارة ربنو أيضاً كامرر ، المرجع المذكور في هامش ٢٠ ، ص ٥٩ — ٦٢ ؛ وموريتز ، المرجع المذكور في هامش ٨ ، ص ١١٩ — ١٢٠) .

فقد ضل العرب يبحرون إلى الهند وحرر الهند الشرقية وشرق إفريقيا . ولكن عندما راز ابن بطوطة الصين في القرن الرابع عشر ، لاحظ أن اليكبات الصينية وحدها كانت تقوم بالرحلة من كالكتا وغيرها من موانئ مالابار إلى الصين . وفي نهاية القرن الرابع عشر وضع المرشد المشهور شهاب الدين أحمد بن ماجد دليلاً بحرياً (رهماني) ممتازاً ، استند فيه إلى خبرته الشخصية والكتب السابقة ؛ وهو يبدو فيه أقل دراية بدونيسيا منه بالهند ، ولكن يمكن أن يقال إن العرب ظلوا حتى ذلك الوقت رعماء التجارة والملاحة في المحيط الهندي .

ولكن انقطعت هذه الزعامة بدخول البرتغاليين مياه المحيط الهندي . في عام ١٤٩٨ كان فاسكو دا جاما في ملندي شرق إفريقيا يبحث عن أحد الأدلاء ينحمله إلى الهند . وهناك لم يجد إلا أحمد بن ماجد هذا ، فأقنعه بقيادة السفن البرتغالية عبر المحيط إلى كالكتا . فكان من سخریات التاريخ أن ملاحاً عربياً كبيراً ساعد على القضاء على الملاحة العربية ، إذ لم يستطع العرب إبعاد البرتغاليين ومن تبعهم من الشعوب الأوربية الأخرى أو منافستهم .

ومنذ ذلك العام عانت الملاحة العربية في المحيط الهندي تدهوراً بطيئاً . فقد أتت شعوب أخرى بسفن تسير بالبخار والزيت ، ونشأت قناة السويس إلى الهند أو جزر الهند الشرقية أو أستراليا . ولكن

لا يزال الملاحون العرب في الكويت وعدن يقصدون إلى الهند وشرق إفريقيا في السفن الشراعية . غير أنهم نسوا ما كانوا يعرفونه ، فإن درايتهم بالملاحة لم تعد تكفي للمخاطرة بعيداً عن السواحل .

وإن حياة هؤلاء الملاحين ، كحياة البدو في الصحراء ، تنطوي على كثير من الروعة والجمال . ولكن السفن الشراعية والإبل كادت تستنفد فائدها الاقتصادية ، ولا يمكن تركها قائمة حياً في الجمال وحده . فمن الواجبات التي تواجه العرب اليوم أن يدخلوا الأساليب الحديثة على وسائل مواصلاتهم في أعالي البحار . فغير هذا لن يستطيعوا استعادة ما كان لهم من مركز تجارى في المعصور القديمة والوسطى^(٨٠) .

(٨٠) رحلة ابن بطوطة كما نشرها وترجمها إلى العربية ديميرى C. Defremery و ب . ر . سنجوينتى B. R. Sanguinetti (باريس ، ١٨٧٩ — ١٨٩٣ ، أرسنة أجزاء) ، الجزء الرابع . وفران في بحثه L'élément persan etc. ، مجلة J.A. (١٩٢٤) . وأصر مادنى « شهاب الدين » و « سليمان المهرى » في دائرة المعارف الإسلامية . و ١ . فترز : Sons of Sindbad ، ص ١٥٨ — ١٥٩ .

الفصل الثالث

السفن

وكما يغلى القطران الكثيف
شّاء ، فى مصنع سفن البنادقة ،
لطلاء سفنهم المعطوبة ،

التي لا تقوى على الإبحار ، وبدلاً من
ذلك يجدّد هذا سفينته ويسدّ آخر
جوانب تلك التي قامت برحلات كثيرة ؛

هذا يضرب المقدمة وذاك بطرق
المؤخرة ؛ وبصنع آخرون مجاديف ويحذل غيرهم حبلاً ؛
وواحد يرتق شراع المقدمة وآخر يصيح الشراع الأكبر : . . .
— دانتي ، الجحيم ٢١ : ٧ — ١٥

* هذه الأبيات من ترجمة الأستاذ الدكتور حسن عثمان ، الأستاذ بكلية أدب
بجامعة القاهرة ، لجحيم دانتي ، وهي تحت الطبع . (المرحم)

ملاحظات عامة

لا يكاد نجد شواهد من صور على سفن المحيط الهندي كتلك التي توضح أنماط السفن في البحر المتوسط قديماً . فملينا أن نعتمد على مصادر أدبية متناثرة من مختلف العصور حتي أواخر القرون الوسطى . ولو أننا استبعدنا كل دليل بعد القرن العاشر حرصاً على تنسيق مصطنع في هذا الكتاب ، لأخرجنا كثيراً من المعلومات القيمة . فثمة رحلة جغرافيون عرب متأخرون ، كالإدرسي وابن جبير في القرن الثاني عشر وابن بطوطة في القرن الرابع عشر ؛ وهناك ما كتبه أحمد بن ماجد وسليمان المهري من إرشادات في الملاحة ؛ وثمة روايات قصيرة حلفتها الرحالة الأوربيون في القرنين الثالث عشر والرابع عشر — ماركو بولو Marco Polo وجوفاني دي مونتى كورفينو Giovanni di Monte Corvino وغيرهما . ولا جناح علينا ، ونحن نحاول معرفة الطرار العربى للسفن في عصور العباسيين الأولى ، إذا أفدنا من كل دليل حتى مجئ البرتغاليين . فليس ثمة ما يدعونا إلى الاعتقاد أن أنماط السفن تغيرت كثيراً قبل ذلك الحدث ، اللهم إلا في نواح معينة سنشير إليها . ولكن بعد مجئ البرتغاليين أثر الأوربيون في بناء السفن العربية تأثيراً متعدد الجوانب . وعلى هذا يجب أن نلزم الحيطه والحذر ونحن نستعمل

الأوصاف المفصلة التي أوردتها الرحلة البريطانيةيون المحدثون .
ولم نحاول ، في نطاق الحدود الزمنية العريضة التي ذكرناها ، بيان
تطور الملاحة في كل فترة حسب الترتيب الزمني . فمثل هذه المحاولة حليق
بأن يخلف مجوات كثيرة كثيرة نحاوز الحد . وثمة أخطار في بناء صورة
متماسكة من مواد ترجع إلى عصور مختلفة ، ولكن يبدو أن هذا أول
مدعاة للسخط من المنهج الزمني .

كذلك لا يمكن قصر دراستنا من حيث المكان على العالم العربي .
فلنصف الغربي من المحيط الهندي ، من سيلان حتى شرق إفريقيا ،
يكون وحدة ثقافية يجب علاجها كلاً واحداً . فالأنماط التقليدية للسفن
لا ترمي دائماً الحدود بين البلاد ؛ والأدلة التي تأتي من غرب الهند
قد تضارع في الأهمية الأدلة الواردة من الخليج الفارسي . ومن الضروري ،
ونحن نبحت في تطور الشراع المثلث ، أن نحصى أبعد من ذلك فوق
رفعة العالم القديم كله . ولكننا رغم ذلك نستطيع وضع حد واصل بين
سفن البحر المتوسط وسفن المحيط الهندي ؛ بل إن ألفاظ الملاحة تختلف
فيما بينهما . على أننا لا نتناول هنا سفن البحر المتوسط .

وإن أبرز خصائص السفن العربية في القرون الوسطى شتان :
الطريقة التي كانت تخاطبها ألواح هيكل السفينة بعضها إلى بعض ،
فقد كانت لا تشد بالمسامير ؛ وامتداد الشراع على طول السفينة .

ويختلف النمط الحديث عن نمط القرون الوسطى من وجهين رئيسيين .
أن الألواح تثبت الآن عادة بالمسامير ، وأن مؤخرة السفينة مربعة غالباً ،
بينما كانت جميع السفن القديمة حادة المقدمة والمؤخرة . وسنزيد هذه
الخصائص شرحاً أثناء الوصف المفصل الذي نورد الآن .

الهياكل ومعداتنا

تستمد الأنماط الحديثة للسفن العربية أسماءها المختلفة لا من هيئة
معدات السفينة كما في أوروبا ، ولكن من شكل الهيكل . فالبَغْلَة
والقَنْجَة والسَنْبُوق والجهارى وغيرها من الأسماء تطلق الآن على
السفن ذات المؤخرة المربعة مع تعديلات مختلفة في الشكل والزخرف .
ولكن المؤخرة المربعة بما تشتمل عليه من حفر أو رسم دقيق هي من
نتائج التأثير الأوربي منذ القرن السادس عشر . ويتمثل الطراز القديم
في السفن التي تسمى الآن البوم والزاروق والبدن الخ ، وهي تنتهي بطرف
حاد في كلتا المقدمة والمؤخرة (اللوحة الأولى) . ولكن لا ترد هذه
الأسماء في كتب القرون الوسطى . وقد ورد ذكر السنبوق ، ولكن

* اصر في البَغْلَة والجهازي (من جهاز « سفينة » في الفارسية)

ر . دورى R. Dozy : Supplément aux dictionnaires arabes (الصبعة
لثانية ، لندن — باريس ١٩٢٧) ، الجزء الثاني ص ٤٠٩ ب ، ثم الجزء الأول
ص ٢٢٨ ب . (المترجم)

لا يمكن أن يكون من النمط الحديث ذي المؤخرة المربعة : ويبدو أنه كان يطلق على مراكب صغرة في البحر الأحمر . كذلك نقرأ عن الجلبة في البحر الأحمر ، وعن وارج القراصنة الهنود ، كما نسمع أن الزورق والدويج والقارب مراكب صغرة . ويورد لنا بعض الكتاب عدة أسماء أخرى محردة في فوائهم من أسماء السفن والقوارب . ولكن لا نجد في أية حانة من الحالات وصفا للنمط احص الذي يطلق عليه هذا الاسم أو دالك . ومع ذلك نستطيع أن نقول إن شكل الهيكل كان أساس التقسيم والتصنيف كما هو اليوم . و « المركب » و « السفينة » هما على جنس السفينة . و « الملك » قرآنية . و « دَوْ » Daw اسم من اللغة السواحلية لم يستعمله العرب ، ولكن أشاعه الكتاب الإنجليز محرفا إلى « dhow » (٨١) .

* Bibliotheca Geographorum Arabicorum (المجلد الرابع ، ص ٢٠٦ ، ص ٢١ و ٢٢) ، وفاموس رز (ص ١٩٥ ب آخر ص ١٩٦) ، وقاموس ابن جبير (انظر ص ٨٢) (ص ٢٧) ، ودوزي (الجزء الأول ، ص ١٢٥٤) . (المرحوم)

** انه قد أن مررت استعملوا هذا الاسم . وقالوا داو ودو . انظر دائرة المعارف الإسلامية ، مادة Dāw (المسحة الإنجليزية ، المجلد الأول ، ص ١٩٣٠) ، ومورينر (Arabien ، ص ٧٤ ، الخامس ثنائي) . (المرحوم)

(٨١) ح . هورنل في بحثه A tentative classification of Arab seacraft ، مجلة Mariner's Mirror (يناير ١٩٤٢) . و انظر : Sons of Sindbad

وكانت ألواح الهياكل تصنع من خشب الساج أو خشب جور الهند. والمفظة Teak (المترجم : في الإنكليزية) يقال له في العربية والفارسية ساج ، والأصل فيه بدون تعطيش الجيم ، وهو من « ساء » في الراكريتية Prakrit : (بين أن الأسماء الأوربية مشتقة من الصيغة tēka في الدرافيدية Dravidian) . ويوصف هذا الخشب في دائرة المعارف البريطانية (الطبعة الحادية عشرة) بأنه « أنفس أنواع الخشب المعروفة

== (لندن ، ١٩٤٠) ، في مواضع عدة . ر . ل . بون R. L. Bowen : Arab Dhows of Eastern Arabia (رحبوت Rehoboth ، « ساشوسنس Massachusetts ، ١٩٤٩) . ويمكن أن نجد قائمة بأسماء السفن في كل من المقدسي ، ص ٣١ (المترجم : و ٣٢) ؛ والأزدى ، حكاية أبي نعيم العدادي ، ص ١٠٢ (هيدلبرج ، ١٩٠٢) . وانظر أيضا : جلدمايستر J. Gildemeister : « Über arabisches Schiffswesen » ، في Göttinger Nachrichten (١٨٨٢) ؛ و ه . كيدرمان H. Kidermann : « Schiff » im Arabischen : (١٩٣٤ ، Zwickaw) .

وه أحد أي بيان عن طول هيكلي من الهياكل إلا في بزرگ ، ص ١٧ — ١٩ ، حيث يذكر سمينة طولها ٥٠ ذراعاً عادياً أي ٧٦ قدماً تماماً (« وكان طول مركبه خمس ذراعاً بذراع ، العمل من مشعر الأبط إلى طرف الإصبع الوسطى » إضافة المترجم) . وكان الذراع أعادي ساوي ١٨ر٢٤ بوصة ؛ انظر أ . بيكاسون Men and Measures : E. Nicholson (لندن ، ١٩١٢) .

* هجاء في شمال الهند ووسطها ، فمب إلى جانب سكريتية أو تفرعت منها . (المترجم)

** اسم مجموعته من اللغات الهندية تضم أهم لغات جنوب الهند . (المترجم)

حميم» . فهو شديد الاحتمال . « متى تم عداؤه لم يشق أو يشقى أو يتقاص
أو يتغير شكله . وإذا انصل الحديد لم يكن في هذا الاتصال غير له أو
للهديد» . وهو ليس شديد الصلابة ، وإنما يسهل استعماله ، وله مرونة وفوه
عظيمتان . وهو عظيم الحجم ، في تلال جنوب الهند ، وفي بورما وسيام
وبندونيسيا . وكان منذ أقدم الأزمان يستورد إلى الخليج الفارسي من
الهند ، وقد عُثر عليه بين آثار المابليين والأكمينيين والسانساريين . ومن الحلى
أن ثيو فراستوس Theophrastus (حوالي ٣٠٠ ق . م) يصرح أنه حدث
يقول : « يقولون إن في جزيرة تيبوس Tylos البحرين نخاع الساحل
العربي نوعاً من الخشب ينقون به سفنهم ، وإنه يكاد يمتنع على الجلي إذا كان
في ماء البحر ، فهو يبقى أكثر من مائتي سنة إذا ظل في الماء ، فإذا أخرج
منه كان أسرع إلى التلف وإن لم يتطرق إليه إلا بعد حين » . ولما لم
يكن في منطقة الخليج الفارسي مثل هذا الخشب الطويل البقاء ، فمن
المؤكد تقريباً أنه ساج مستورد من الهند . كذلك « الدعائم والأنواع »
التي يذكر كتاب برييلوس أن عمارة كانت تستوردها من بريجازا
ربما كانت تشتمل على الساج لبناء السفن . ويقول المسعودي صراحة
إن سفن المحيط الهندي كانت تبني من الساج . ويقول ابن حنبل إن
خشب ماء السفن في عيذاب كان يجلب من الهند واليمن^(٨٢) .

(٨٢) دائرة المعارف البريطانية ، المصنفات عشرة ، مادة « Teak » .

والـ « Coconut » (المترجم : فى الإنجليزىة) هو فى العربىة النارجيل ، وقد انحدرت هذه الكلمة إلى العربىة عن طريق الفارسىة من نارجيل (بحيم غير معطشة) فى البراكرىة . ويسمى العرب أيضا « الحوز الهندى » ، وهو الاسم الذى استعمله ماركو بولو . ويبدو أن هذه الشجرة وليدة جنوب الهند ، وإندونيسيا ، وسيلان ، وجزر ملدايف ولكاداف . ثم انتشرت شيئا فشيئا إلى بلاد العرب غربا ، فقد رآها ناصر خسرو فى عمان فى القرن الحادى عشر ، كما ذكر ابن بطوطة فى القرن الرابع عشر أنها تنمو فى ظفار ، وهى ميناء فى حضرموت

== (المقول عنها) . وانظر عن «أيا ساح» مقدمة كتاب بريولوس ، ط ش ب ، س ١٥٢ ؛ و ج . هوريل فى بحثه : The origins and ethnological significance of Indian boat designs ، فى Memoirs of the Asiatic Society of Bengal ، محمد نسيم (كلكتا ، ١٩٢٠) ؛ وكداك و . أورلى Travels in Various Countries of the East : W. Ouseley (لندن ، ١٨١٩ وما بعدها) ، س ٢٨٠ ، هامش ٦٧ . وانظر ثيوفراستوس : History of Plants ، لكتاب الخامس ، فصل الرابع ، ترجمه إلى الإنجليزىة ا . هورب فى Loeb Classical Library (لندن ، ١٩١٦) ، (وقد نقلنا عنه) ؛ وكتاب بريولوس ، فصل ٣٦ : dokôn kai keratôn ، وقد ترجمها شف إلى « ألواح خشب الساح » متأولا على نمو مقبول . والمسعودى ، مروج الذهب ، الجزء الأول ، س ٢٦٥ ؛ ورحلة ابن جبير ، سفرها و . رايت W. Wright ، الصفة الثانية ، تفهما م . بى . دى حوبه (لندن ، ١٩٠٧) . س ٧١ .

كانت له صلات تجارية وثيقة بالهند . ولكن كان العرب والفرس
القدماء يستوردونها من الهند وجزرها ، أو يذهبون إلى مواطنها نفسها
وينزلون سفنهم فيها . وجدت حزر ماداف ولكاداف مسرحا لنشاط
بالغ في بناء السفن ، ففيها كانت تنبئ السفينة كلها من مختلف مانتجحه
شجرة جوز الهند : هياكلها وصواربها وحواطها المغرورة وحملها .
بل حتى شرعها ، كم سبيل فيما يلي . وكانت السفن بعد بنائها على هذا
النحو تشحن بخشب جوز الهند وثماره ، وتؤتى بها إلى عمان والخليج
الفارسي^(٨٣) .

وهكذا كان الخشب الذي تنبئ به هياكل السفن في جميع الأرحاء
الواقعة شرق السويس أو جنوبها يكاد يأتي دائما من الهند وجزرها .
وتم يشذ عن ذلك فيما أعرف إلا أسطولا سنخريب والإسكندر ، إذ بيا
بخشب لبنان أو أعالي أرض الجزيرة . فقد كانت أشجار النخيل والسرور

(٨٣) دائرة المعارف البريطانية ، قطعة واحدة عشرة ، مادة « Coconut » :
وناح العروس ، مادة « نارجيل » . وابن بطوطة ، الجزء الثاني ، ص ٢٠٤
وما بعدها . ويذكر كتاب بربوس ، الفصل ٧ (المرحوم : ص ١٧) ،
أن أشجار جوز الهند كانت تنمو في شرق إفريقيا ، وذلك إذا كان مرادنا في
تصحيح nauplios إلى nargilics . وأنو ريد . ص ١٣٠ — ١٣١ ؛ ويرر . ص
١٨٩ ؛ والإدريسي ، الورقة ١١٩ . (المرحوم : تذكر المؤلف نسخة واحدة
من اعتمد عليها من كتاب الإدريسي ، وهو برهة المشتاق في البحار الأولى .)

حول الخليج الفارسي غير صالحة عامة لبناء السفن^(٨٤) .
وكان الهيكل يُثَبَّتُ بعضه إلى بعض على أسط وجه ممكن . فكان
الهَرَاب keel يوضع أولاً على الأرض ، ثم تربط إليه ألواح أفقية على
كلا الجانبين بخيوط من الليف ، وتشد هذه الألواح بعضها إلى بعض
بهذه الخيوط أيضاً . وليس في المصادر ذكر للضلع ribs أو أي
تصميم للبناء ، كما أننا لا نجد شيئاً من هذا في نموذجين للسفن العربية
التقليدية يضمهما متحف جرينتش Greenwich Museum ، وقد صنعهما
ملاح في مسقط في أواخر القرن التاسع عشر . ولكن لا بد أنه كانت
للسفن عابرة المحيط ، مهما يكن حجمها ، ضلع ، وإلا لكانت أضعف
من أن تقاوم الأمواج . وكانت ألواح الجانبين متلاصقة الأطراف
carvel-built ، فإن السفن التي تتركب فيها الألواح الخارجية بحيث تغطي
أطرافها بعضها بعضاً clinker-built وليدة مياه شمال أوربا ، ولم تعرف
في المحيط الهندي قبل القرن السادس عشر . وكانت الخيوط تفرز خلال

(٨٤) د. د. لوكنيل: Ancient Records of Assyria and Babylonia
(شيكاغو، ١٩٢٧) ، الجزء الثاني ، ص ٣١٨ وما بعدها ؛ وأريان: Anabasis ،
الكتاب السابع ، الفصلان ١٩ و ٢٠ ؛ وهوريل : « Indian boat designs » ،
ص ١٩٤ .

* لوح القمر الضولي . (المترجم)
** هي ألواح ضولية مقوسة شئت إليها الألواح الأفقية بالمسامير . (المرحوم)

ثقبوب تدق على أبعاد معينة قرب أطراف الألواح المتجاورة . ونرى في نموذجي متحف جرينتش أن الخيوط تشد في قوة من الداخل فوق قطع ضيقة طويلة من الخشب stringers . ويمكن أن تكون هذه الخشبات احتراعا حديثا ، ولكن من الصعب أن نرى كيف كان يمكن شد الألواح المتلاصقة الأطراف بعضها إلى بعض دون هذه الخشبات ودون الضلوع . ولم تكن السامير أو الأوتاد الخشبية يستعمل في بناء أى جزء من أجزاء السفينة^(٨٥).

وقد لاحظ الجميع — من يونان وهنود وعرب وأوربيين — استعمال الخيوط بدلا من السامير في تثبيت الألواح ، وهو يستأهل حقا كل اهتمام . ونجد أحسن وصف للخيوط في ابن جبير وهو يتحدث عن الحلاب التي كانت تبنى في عيذاب ، وذلك حيث يقول : « إنما هي مخيطة بأمراس من القنبار ، وهو قشر جوز النارجيل ، يدرسونه ^١ بمعنى صناع السفن . إلى أن يتخيطن ، ويفتلون منه أمراسا يخيطون بها المراكب » . وتذكر أيضا الخيوط المصنوعة من ليف النخل ، بل من

(٨٥) و . هـ . مورلاند W.H Moreland في بحثه The ships of the Arabian Sea about A.D. 1500 ، مجلة J.R.A.S. (١٩٣٩) (الترجم : ص ٦٣ — ٧٤ و ١٧٣ — ١٩٢) . والإدريس ، الورقة ٨٤ ب .

* نحدد مثل هذا المصطلح في ابن بطوطة (ج ٤ ، ص ١٢١) : « وخبثون =

الحصير rush والحشيش أيضاً . وترى الحيوط واضحة في مثالين تاريخيين : في إحدى الصور المنحوتة التي تزين المباني الأثرية القائمة في سانكي Sanchi والتي ترجع إلى القرن الثاني قبل الميلاد ، وفي صورة مع مقامات الحريري التي كتبت في القرن الثالث عشر الميلادي (اللوحة السابعة) .

وقد لاحظ كتاب المصور القديمة والوسطى طريقة البناء هذه في البحر الأحمر ، وعلى طول ساحل شرق إفريقية ، وفي عمان ، والخليج الفارسي ، وساحل مالابار و كوروماندل Coromandel في الهند ، وجزر ملدايف ولكاداف . ومن الجلي في الواقع أن هذه هي الطريقة الوحيدة التي استوطنت النصف الغربي من المحيط الهندي قبل القرن الخامس عشر^(٨٦) . ولكن لم يسكد يعضى عام ١٥٠٠ حتي كانت سفن

== القنبر يفتح ثياب وسكون نون ويمنع ماء الموحدة والراء وهو لب حور
لأرحيل . وهم يدمونه في حمر على الساحل ، صربونه بالمرارب ، ع حمره
لواء ، وانصب منه الخال لحياطة المراكب . (المرحم)
* (نبات) = Juncus arabicus (قنوس نهضة لإسماعيل موهب) .
(المرحم)

** قرية صنبرة في وسط الهند . (المرحم)

(٨٦) مصادر السفن الخبيطة : (١) المصادر الهندية : انظر ر . موكرجي
A History of Indian Shipping and Maritime Activity: R. Mookerji
(لندن ، ١٩١٢) ؛ و ج . مارشال J. Marshall وف . فوشير F. Foucher :

ما لا بار تبنى بكثير من مسامر الحديد ، كما يقول الرحالة الأوربيون ؛ وقد يكون هذا راجعاً إلى محاولته مستعميتة لتقايد البرتغاليين ، الأعداء الحدد ، أو إلى رغبة في احتذاء الفينكات الصينية التي كانت تزور كلكتا منذ زمن طويل . ومنذ قدوم السفن الأوربية أخذت السفن المثقاة بالحديد تحمل شيئاً فشيئاً محل السفن المثقاة بالحديد في معظم أرجاء

== The Monuments of Sanchi . الجزء ١ . ص ١٠٩ . (ب) . لندن .
يونانية : تريوس ، ص ١٥ . ١٦ و ٣٦ و ٦٠ ؛ و . كومبوس .
Persian Wars ، الكتاب الأول ، فصل ١٩ . (ج) . لندن . ميرييه :
يعني ، ص ٣٦٠ (المرحوم : بسمايا . ك . حيدية) ؛ وأوربد . ص ٨٧
— ٨٨ و ١٣٠ — ١٣١ ؛ والسعودي . مروج الذهب ، الجزء الأول ، ص ٣٦٥ ؛
والدرسي ، الأوراق ١٩ ب و ٣٤ ب و ٨٤ ب ؛ وابن جبر . ص ٧٠ —
٧١ (المنقول عنهما) ؛ وابن بطوطة ، الجزء الرابع ، ص ١٢١ . و . بحر عن
سفينة الحريري اللوحة السابعة ، وما كتب تحتهما . (د) المصادر الأوربية :
جوردانوس Mirabilia Descripta Jordanus . ترجمه إلى الإنجليزية .
بول (لندن ، ١٨٦٣) ، Hakluyt 1st Series ، الجزء ٣١ ، ص ٥٣ ؛
وحودني دي ، داني كورميسو في كتاب بول : Cathay and the Way Thither :
(لندن ، ١٩١٥ . ص ٦٧) . (ص ٦٧) . (ص ٦٧) .
ترجمة ه . بول الإنجليزية ، الص ١٩٠٣ (لندن ، ١٩٠٣) ، الجزء الأول ، ص
١١١ ؛ والراهب أودوريك Friar Odoric ، في كتاب ه . ص ١١١ .
Contemporaries of Marco Polo : M. Komroff (لندن ، ١٩٢٨) .
ص ١٧ ؛ و . ج . كيري G. Carreri ، كما نقل عنه . و . ه .
A. W. Stiffe في ترجمه Former trading centres of the Persian Gulf ،
Geographical Journal ، الجزء ١٢ ، ص ٢٩٤ . و . ه . مورلاند .

المحيط الهندي . ولكن لا تزال السفن المخيطة قائمة في صور متواضعة ، من فوارب صيد ومطاييل ، على السواحل البعيدة عن التأثيرات الاقتصادية الحديثة : كجنوب بلاد العرب وشرقها (اللوحة الثامنة) ، وجنوب الهند والجزر المحاورة ، ثم لامو Lamu في كينيا حتى عهد قريب (٨٧) .

فكيف وأين ولماذا نشأت هذه الطريقة ؟ لا نملك في الإجابة على هذا إلا الظن . فقد عرفت هذه الشواطيء ، كما المراكب البدائية العادية — فوارب الجلد ، وخزم البوص ، والمطاييل المحفورة . ويبدو أن المطاييل كُتبت أولاً بوضع ألواح على الجزء السفلي وشدها إليه بالخيوط . وقد يستدل بالأصل الهندي لخشب الساج وخشب جوز

(٨٧) بهنج مورلاند في J. R. A. S. (أبريل ١٩٣٩) ، ص ١٧٩ وما بعدها ، ملاحظات لرتعايلين والإيمالين على المسامر في السفن العربية خلال تلك الفترة . وانظر عن إلقاء السفن المخيطة الآن : فيمر ، ص ٥٤ و ١٣١ ؛ وب. بوماس Arabia Felix B. Thomas (لندن ، ١٩٣٢) ، ص ٢ ؛ وهورنل في بحثه Indian boat designs ونحوه The sea-going mtepe and dau of the Lamu Archipelago Mariner's Mirror ، المذخور عجلة ، الخمد ٢٧ (يناير ١٩٤١) ، ص ٥٤ — ٦٨ . ولن أحاول ذكر الإشارات العديدة في الكتابات الغربية منذ عصر النهضة ، وقد ذكر بعضها ج . هورنل في كتابه : Water Transport : Origins and Early Evolution (كمبردج ، ١٩٤٦) ، ص ٢٣٥ .

الهند الذين استعملوا في المصور الماريحية على أن طريقة الحياطة انتشرت هي أيضا من الهند . وقد تكون ذلك كذلك ؛ ولكن لا يمكننا أن نستبعد أن الحياطة استعملت أولا مع خشب النخيل في الخليج الفارسي ، ثم طُنت فيها بعد على الأخشاب الأفضل التي كانت تستورد إلى هناك من الهند . وقد تكون انتشرت من تلك الأرجاء إلى الهند نفسها . ولا بد أن السب الأول لاستعمال طريقة الحياطة هو أن المواد اللازمة لها كانت قريبة المأخذ للشعوب البدائية في هذه البقاع ، بينما كان الحديد أو البرونز الذي يمكن أن يصنع منه المسامير لا يزال بعيد المنال^(٨٨) .

ولا يمكن أن يقال أكثر من هذا عن الأصول . ولكن ثمة مسألة أدعى إلى الاهتمام هي : لماذا بقيت طريقة الحياطة وروا عدة بعد أن عُرف وأمكن استعمال المسامير ؛ لقد بدا ضعف السفن المخيطة للرحاله القداميين من مناطق البحر المتوسط ؛ لابن حمير الذي جاء من أسبانيا ، وماركو بولو ، وجوردانوس ، ولخوفني دي مواتي كورفينو الذي كتب يقول : « إن السفن في تلك الأنحاء شديدة الضعف والغرابة ، لا حديد

(٨٨) أجانارخيديس ، الفصل ١٠١ ، وريندور اناز كيني ، فصل ٢٠ .

(في Geog. Gr. Min. ، الجزء الأول) ؛ وكتاب رينوس ، فصلان ٧ و ٢٧ ؛

وبليي ، N. H. ، الكتاب السادس ، الفصل ٣٤ . وهورس : Water Transport .

فيها ولا جافظة انظر فيما بعد . فإذا انقطع الخيط في مكان ما حدث ثقب ولا ريب ! ولهذا كانوا يصاحون الخيوط ، قليلا أو كثيرا ، مرة كل عام ، إذا أرادوا ركوب البحر .

وكان من المستحيل بناء سفن كبيرة حقا كالسفنات الصينية بهذه الطريقة . فمثل هذه السفن ستكون عرضة للتحطم تحت الصدمات المتصلة للرياح الهوجاء والأمواج العاتية ، ويبدو لنا من كتاب برك أن الرياح كانت تفرق الكثير من السفن . وإذا كانت سفن كهذه قد مضت إلى الصين وموزمبيق ، فقد كان الفصل في ذلك لشجاعة ملاحها ومهارتهم ورغبة تجارها في الكسب . وحتى إذا لم تفرق السفينة ، كان لا بد دائما من فذف الماء من طائها ، لأن ألواحها كانت تسمح بتسرب الماء ، ولأنه لم يكن لها ظهر deck . (انظر ص ٢٥٩ — ٢٦٠ فيما بعد) .

... genuit sub pondere cymba

(٨٩) (فرجيل) sutilis, et multam accepit rimosa paludem .

(٨٩) ابن جبر ، ص ٧٠ — ٧١ ؛ و. زكو بولج ، آخره الأول ، ص ١١١ ؛ و. جوردانوس ، ص ٥٣ ؛ و. جودني دي موني صوريينو في كتاب بول : Cathay ، المسم الثالث ، ص ٦٧ (المقول عنها) . و. فرجيل ، الإنيادة Aeneid ، الكتاب السادس ، الصفحان ٤١٣ و ٤١٤ (المقولان) . و. برك : و. مورلاند . و. هورنل : Water Transport ، ص ٢٣٦ ، حيث يقول إن =

(١ ... صرّت اسفينة احيطة تحت وضاء الخمل ، ونسرت ، ليهب كثير من ماء المسقع .) (٢) كان هذا مذهب بعض السفن احيطة ، فمادام بقيت : بدا هذا مشكاة اكثر من كتاب المصور القديمة والوسطى ، ففترحوا لتفسيرها طائفة متنوعة من الأسباب :

١ — كان بهوجا Bhoja ، الكاتب السنسكريتي القديم ، أول من قال ، انه كان في البحر بحور من المفاطيس تحذب السفن المثقة بالحديد إلى حتفها . ولا بد أن هذه الأسطورة كانت شائعة في العالم القديم ، فإننا نجد لها ناية في بروكوبيوس . ولكم يدحضها مستندا إلى أساس منطقي سليم ، فهو يقول إن السفن اليونانية والرومانية في البحر الأحمر كانت فيها مسامير وقطع أخرى من الحديد ، ومع هذا لم يكن يعيها أبدا أي أدى . ولكن نطهر الأسطورة من جديد في معدرين يرجعان إلى القرن الرابع عشر ، أحدها وصف باللغة العربية لحلة على الإسكندرية ، وثانيهما « الرحلات » Travels الخرافية المنسوبة إلى السير جون ماندفيل Sir John Mandeville . (٣)

— من الخيوط في سيلان ، من أن مدر آخر ، كان من آخر فها كل من ناعم ونحار من الحديد .

* هذا المصدر آخر هو « كتب الإتمام في حرب به لأحكام ولامو الهندية في وفاة الإسكندرية » لخمدن بن محمد بن الإسكندري بوري (٧٧٥ هـ ١٣٧٣ م) . (المرجع)

(٩٠) بهوجا ، في موكرجي ، ص ٢١ ؛ و بروكوبيوس ، Persian Wars ، ص ٢٠٠

٢ — تنسب روايتان لرحلة ماركو بولو خلو سفن هرمز من مسامير الحديد إلى صلابة الخشب الذى بنيت منه ، فقد كان يخشى أن ينشق إذا دقت فيه مسامير الحديد . ولكن هذا التفسير لا يصدق عامة ، حتى إذا صدق على تلك السفن خاصة . فقد رأينا أن خشب الساج على الأمل طيَّع إلى حد بالغ ؛ هذا إلى أن استعمال الحديد منذ زمن طويل فى جميع تلك الأرجاء يدحض هذا السبب^(٩١) .

٣ — ويورد السعوى سبباً آخر غير كاف ، محاولاً فى قوة الوصول إلى تفسير علمى ، وذلك حيث يقول : « وهذا استعمال الخيوط بدلا من المسامير فى تثبيت الألواح لا يكون إلا فى البحر الحبشى ؛ لأن مراكب البحر الرومى والعرب [هناك] كلها دوات مسامير ، ومراكب الحبشى لا يثبت فيها مسامير الحديد ، لأن ماء البحر يذيب الحديد ، فترق المسامير فى البحر فتضعف ؛ فاتخذ أهلها الحياطة بالليف بدلا منها وطلت بالشحم والثورة » . وليس فى هذا الدليل قوة ، لأن البحريين

= الكتاب الأول ، الفصل ١٩ ؛ و « كتاب الإناء » ، نشره ي . جلدغاسير فى Über arabisches Schiffswesen . Gottinger Nachrichten (١٨٨٢) ، ص ٤٣٧ ؛ وما يبدل ، ط . ج . أشتون J. Ashton (لندن ، ١٨٨٧) ، الفصل ٥٣ ، ص ١٢٥ .

(٩١) ماركو بولو : Latin 2 و Ramusio ، فى الموضع المذكور ؛ وانظر مورلاند ، ص ٦٨ وما بعدها و ١٨٢ وما بعدها .
* فى اسان العرب الثورة من اخبر اندى خرى ويسوى منه السكس . (المترجم)

لا يختلفان في الموقعة وعبرها من الخصائص الكيموية إلا إلى حد لا يذكر . وعلى العكس من ذلك ، نجد أن ألواح الساج في المحيط الهندي لا تصف الحديد كما تفقه ألواح الببوء في البحر المتوسط^(٩٢) .

٤ — وللهياكل المحيطة ميره لاحظها ابن حبير والإدرسي وابن بطوطة ، وهي أنها مرة ، وهذا اصطدمت أشعاب المرجان في البحر الأحمر أو غيره كانت أول فاباية للكسر من المركب المسماري . كذلك في ساحلي ملالار وكورومانديل بالهند ذات السفن المحيطة تستطيع الرسو على الشاطئ ، فوق الرصد الكثيف ، وتحمل الصدمة حين تاتي بها موجة عاتية على ساحل رملي^(٩٣) .

(٥) ولكن لعل السبب الفاصل في بقاء السفن المحيطة الغلاء النسبي لبناء السفن بالحديد في المناطق التي نحن بصدددها . وليس معنى

(٩٢) الممودي ، مروج الذهب ، الجزء الأول ، ص ٣٦٥ (المقتول عنها) .
 وبجيدوس Epitome Rei Militaris : Vegetius ، نشره ك. لانج C. Lang (أيرج ، ١٨٨٥) ، الكتاب الرابع ، فصل ٤٠ . وج. جونستون J. Johnstone
 Introduction to Oceanography (لندن ، ١٩٢٣) ، ص ١٣٧ .
 ومورلاند ، ص ١٩١ — ١٩٢ .

(٩٣) الإدرسي ، الورقة ٨٤ ب ؛ وابن حبير ، ص ٧٠ — ٧١ ؛
 وابن بطوطة ، الجزء الرابع ، ص ١٢١ . وج. بروس J. Bruce :
 Travels to Discover the Source of the Nile ، طبعة المائة (إدبره ،
 ١٨١٣) ، الجزء الثاني ، ص ١٠٧ .

هذا أن الحديد لم يكن موجودا . فقد كان دائما يستخرج من المناجم ويستعمل في الصناعة في مناطق كثيرة بالهند ، وفي إيران ، وفي السودان (ولكن في الداخل) ؛ كما كان يمكن الحصول عليه في مصر . ولكن يبدو أن استخراج الخام من المناجم وصهره وصناعة المسامير منه كانت تتطلب نفقات كثيرة ، وكانت صناعة الحديد في المناطق الأخرى ضيقة المطاق . فلم يكن التثبيت بالمسامير يستطيع أن يجارى الخياطة في الرخص ، فقد كانت المواد الخام اللازمة للخياطة قريبة المنال لا نحتاج إلى صناعة دقيقة . ومن الغريب أن هذا السبب الاقتصادي لم يذكره أى مصدر ، وإن كان أنسط تفسير وأفواه^(٩٤) .

٦ - وبصبح بعد هذا كله أن نذكر قوة التقاليد . فالتناس لا يبعثون العقل في كل أمورهم ؛ والملاحون محافظون إلى حد بعيد . فتفوق طريقة المسامير إلى حد ضئيل لم يكن يكفي لهذا الطرق القديمة . ولهذا لم تبدأ السفن المخيطة في الزوال سريعا إلا حينما غطت التجارة الأوربية الوضع الاقتصادي كله في المحيط الهندي .

(٩٤) يدنا مورلاند ، ص ١٨٨ ، على غلاء الحديد حوالى عام ١٦٠٠ م ، وهو أقدم تاريخ لنا عنه بيانات . والمشكلة الحقيقية الوحيدة هي مصر ؛ لماذا احتلت من قلة من السفن الإسكندنافية ؟ أم لا نحب مصر ذلك بالسبب الرابع ، وهو مرونة السفن المخيطة ، على أن تدخل في اعتبارنا شواطئ المرجان في البحر الأحمر . * يقال إن الخجاج هو « أول من أحرى في بحر السفن المقيمة المسخرة عبر البحر » (أخوان الجاحد ، القاهرة ١٩٠٧ ، ص ١٠ ، ص ٤١) . (المرجع)

وكان لا بد من تركيب الخشب كل من حمايته من عوادي البحر .
ويذكر ابن جبير وحده الجافطة بمادة صلبة ، فهو يشتر إلى شيء يسمى ذنبرا
« من عيدان النخل » ، ويتركها برحة هذه السمكة (المترجم : إلى الإنجليز)
« onkum » . وهي حروف في موسى كور فيمو وجود أية حافظة في السفن
التي رآها في البحر العربي . ويقول الكتاب العرب عامة إن الألواح
كانت تسد بزيج من القمار أو الراتنج ودهن الحوت . ويقول الإدريسي
وهو يصف الخيتان في المحيط الهندي : « (ودكروا الرابايون أيضا)
أنهم يتصيدون ما صغر منها ، فيطبخونها في القدور ، فيدوب جميع لحمها
ويعود شحها مدانا ، وهذا الدهن مشهور ببلاد اليمن في عدن وغيرها من
المدن الساحية وفي بلاد فارس وساحل عمان وبحر الهند والصين ، وهو
عمدتهم في سد حروق المراكب بسد خروفيها » . وكان الغرض من هذا
أيضا حماية القاع من دودة السفن shipworm . وكان الطلاء ، coating
عامة بدهن السمك ، ويقول ابن جبير إن دهن القرش لا يفصله في هذا
شيء . (٩٥)

(٩٥) ابن جبير ، ص ٧٠ ، وأخرى عن الدشر : وهو من راس لسانه ، ص ١٠٠ ، ص ١٠١ .
ص ٢٢ (المترجم : ص ١٠٠ ، ص ٣٠ - ٣١ ، ص ١٠٠ ، ص ١٠١) ؛ ومرة أخرى
فيها ؛ وقد ترجمها في : شياباركي ، C. Schiaparelli ، Viaggio : Ibn Gubayr ،
(روما ، ١٩٠٦) ، ص ٢٢ ، ب « filamenti » (المترجم : « ألياف ») .
وقارن ذلك القرآن ٥٤ : ١٣ (المترجم : « وجمعه على ذات ألواح »)

وبكتنف المموص مسألة ظهور السفينة ومدها . حوردانوس في صدر حديثه عن مالابار يقول : « كذلك السفن لا تظهر لها ، وإنما هي مفتوحة . وبتدفق إليها الماء ، فترى رحالها دائماً أو معظم الوقت يقفون في بركة من الماء يقذفونه إلى البحر » . ويقول ماركو بولو عن سفن هرمز أنه لم يكن لها ظهور ، ولكن كانت شحشات الساع تغطي بالحلود . ويقول دوارتي باربوسا Duarte Barbosa وفارثيما Varthema مثل هذا القول عن سفن مالابار بعد عام ١٥٠٠ تقاويل . ولم نعرض لى أية إشارة إلى ظهور للسفن العربية في المحيط الهندي . ولكن يذكر برك البلنجات « حيجرات السفينة » ، ومن الصعب أن نعتقد أن السفينة التي تستطيع حمل أربعائة رجل ، كما يقول ، لم يكن لها ظهر فوق حاب منها^(٩٦) .

= ودر () ، حيث يفهم من الدر معى « مسامير الخشب » . وانظر جودنى دى موانى كورفينو وكتاب يول : Cathay ، لقسم الثالث ، ص ٦٧ . وأبو زيد ، ص ١٤٠ — ١٤١ ؛ والمسعودى ، مروج الذهب ، الجزء الثانى ، ص ٣٦٥ ؛ والإدريسى ، الأوراق ٢٤ ب (ينقول عنها ترجمه = ص ٦٤ من الجزء الأول من مجموعة كوبرلى ، وفي دار الكتب المصرية نسخة مصورة منها) . و ٣٤ ب و ٨٤ ب ؛ ومركو بولو ، في ترجمة يول ، الجزء الأول ، ص ١١١ . ويقول بروكوبيوس : Persian Wars ، الكتاب الأول ، ص ١٩ : « لأنها ليست بحجارة ، بل من أمانة مده أخرى » . ولكننى أرى خطأ الشخص الذى استقى منه هذا القول اعلم المصنف .

(٩٦) حوردانوس ، ص ٥٣ (المبعوث عنها) ؛ ومركو بولو ، في ترجمة يول ، الجزء الأول ، ص ١١١ . ودوارتي باربوسا ، في Hakluyt Society ، السلسلة =

وكانت الدفة الخاسية هي النوع الوحيد من الدفات الذي عرفه العالم القديم والعالم الوسط ، وكانت دفة كسرة بين مؤخرة السفينة وجانبها . وكان لابد للسفن التي تمخر المبحر من دفة على كل جانب ، لأنه إذا مال الريح بأحد الجانبين فقد ترتفع دفة هذا الجانب عن سطح الماء أو يقل عمقها فيه إلى حد لا يكون لها مفعول . وقد تكون صيغة الدفة في الكلمة العربية «سكان» دليلا على هذه الدفة المزدوجة . ولكن في القرن الثالث عشر كان العرب يعرفون دفة المؤخرة . شوقاني في موسى كورفينو يقول : «ولهم دفة ضعيفة واهية ، كسطح المائدة ، عرضها ذراع ، في وسط المؤخرة » . وهذا هو تمام ما نطمعنا عليه الصورة الملاحقة بتقانات الحريري ، التي ترجع إلى عام ١٢٠٧ (اللوحة السابعة) . ويرجع أقدم مثال ثابت لدفة المؤخرة إلى عام ١٢٤٢ ، ويرى على حاتم seat مدينة إلبنج Elbing بألمانيا . ولكنني لم أستطع الوصول إلى تفسير

= نائية . المجلد ٣٩ ، ص ٧٦ ؛ ودرسي في Hakluyt Socy . ص ١٠٠ ، أول ، المجلد ٣٢ ، ص ١٥٢ . ويررر . ص ٣٣ و ٩٤ و ١٥١ (البنجاب) ؛ و ١٦٥ (سفينة نقل أربع مائة رجل المرحوم : خمس ثلاث سفن فيها ألب ومائتا رجل) ؛ كتاب ٥٣ (ملك عبد) . ولا يزال اسم سفينة حاملة من المهور : سر وصب مدير . ارون في البحر الأحمر . ص ٥٠ . ٧ .

* ثم يقل أحد إن الآلاف والنون في سكان للتينية ، وليس هناك مورد . وسكان كلمة عامية ، قد تكون منقولة عن العربية ؛ أصغر مورد ، المرجع المذكور في هامش ٤٤ ، ص ٢٢٢ — ٢٢٣ . (المرجع)

أظهر دفء المؤخرة في وقت واحد في هاتين المنطقتين الشديديتين
التباعد (٩٧) .

وكان الأنجر أو المرساة غليظا لا دفء فيه . وقد رآه جيملي كيرى
Gemelli Careri في الخليج الفارسي في القرن السابع عشر مصنوعا
من الحجر ، وفي وسطه ثقب للحبال . ووجده فرثيا من الرخام في
كاسكتا . ولكن ربما عرفت المراسي المعدنية أيضا ، كما عرفت في البحر
المتوسط قبل ذلك بزمان طويل . ويبدو أن لسفينة الحريرى مرساة
معدنية على شكل الخطاف ، كحال السفن الشراعية عامة في تلك الأرحاء
حتى اليوم . وكان في السفن عابرة المحيط في القرن العاشر مراس عدة
قد تبلغ ستة (٩٨) .

(٩٧) جوفاني دي موتى كوريسيو ، في بول : Cathay ، القسم الثالث ،
ص ٦٧ (المقول عنها) . وصورة الحريرى (لوحة السابعة) . و ج . س . ل .
كلاوز : Sailing Ships : G. S. L. Clowes (لندن ، ١٩٣٠) ، القسم
الأول ، ص ٤٨ .

(٩٨) الأنجر في العربية من لفكر في الفارسية (وقد أصبحت هذه اللام
جزءا من أداة التعريب في العربية) ؛ ولكن ألا يمكن أن يكون من angkura
في اليونانية (المرحم : كما يقول فرنكل . المرحم المذكور في هامش ٤٤ ، ص
٢٢٩) ؛ وأصر كيرى ، كما نقل عنه أ . و . ستيب في Geog. Journ. ،
المجلد ١٢ ، ص ٢٩٤ . ودرنها ، ص ١٥٢ . وبرزك . ص ٨٧ . (المرحم :
نقلت لنصر مهده المناسبة إلى وحبوب تصحيح « أنخور » في الترجمة العربية لكتاب
مر (المذكور في هامش ٦٧ ، ص ٢ ، ص ٣١٦ ، ص ٦) وكتابتها « أنخر » .)

وكانت السفينة تحمل قوس طيرها مراك صغرة • ويبدو من
برزك أن هذه كانت على نوعين : القرب والدويج • وكان القارب هو
الأكثر فيهما ، في مره حمل خمسة عشر رجلا مقابل أربعة في الدويج ؛
وكان يمكن أن يقل ثلاثة وثلاثين رجلا • وكان يستعمل للنجاة • ويروى
أنه استعمل مره لجر سفينة من دفتها بعد أن قد رجحها بصاريها إلى الماء
ليخف حمها ، وعديروا كل وسيلة أخرى لدفعها • وكان الدويج يستعمل
للملاحة على الشاطئ ، أو النجاة ، وكان يمكن عند الضرورة تزويده
بصار وشرع • كذلك كان العرب يحمون معهم دائما مراك صغرة
للبيع ، وكان تجار السفينة يصنعها فوق طيرها ، أو كانت تصنع على
الشاطئ ، كالدراجات • السفن الخيطة المحيية • التي كانت عمان تصدرها
إلى اليمن في زمن كتاب بربيلوس^(٩٩) .

الصواري والشرع

كان الصاري في هذه المياه يسمى عدة الدقل أو الدقل ، ومعنى

(٩٩) برزك ، ص ٤٤ (لمراجع : صواب ٤٥) و ٦١ و ٦٩ و ٨٦
و ٨٨ و ١٦٧ و ١٩١ . و بربيلوس ، فصل ٣٦ ، و هارز ، ص ٢٨ — ٢٩ .
* كان الدقل أو الدقل في الخليج العربي هو صاري في البحر الأسود
والدقولي في بحر الصين ، وفي هذا يقول المسعودي في مروج الذهب (١٠٠) ص
(٢٤٤) : « ... الدقل ، ويسميه أرباب المراكب من بحر صند وغيره من بحر —

هذا الاسم في الأصل « جذع النخلة » . وهذا دليل على المادة الأصلية للصواري حول سواحل الجزيرة العربية ؛ ولكنها كانت تصنع في القرون الوسطى من شجر جوز الهند ، ويحتمل أنها كانت تصنع أيضا من خشب الساج . ويمكن القول إن القرارية كانت تصنع من الخشب نفسه . وكان للسفن التي رآها ماركو بولو وجوفاني دي مونتى كورفينو صار واحد ، ويتحدث الكتاب العرب عادة عن الصارى في حالة الإفراد . ولكن نجد أحيانا عبارة مثل الدقل الأكبر ، وهي تدل ضمنا على وجود أكثر من صار . ولا بد أن الصارى كان شديد الطول بالنسبة إلى طول السفينة ، كما هي الحال في المراكب العربية الحديثة ؛ ويذكر بزرگ صاريا طوله خمسون ذراعاً ، أى ست وسبعون قدماً (١٠٠) .

الحبشى الذولى ، وسميه رحل البحر ابروى صارى وكان المسعودى ، كما يقول في ج ١ ، ص ٣٣٢ و ٣٤٣ — ٣٤٤ ، حرباً على أن يصر « بلفة أهل كل بحر وما يستعملونه في خطابهم فيما تعارفونه بينهم » ، وأن يصر « عن عبارة كل بحر وما يستعملونه في خطابهم » . وستأتى ملاحمة المؤلف (ملحق الفصل الثالث ، بصدد القصة المنقولة عن ابن جبير) يقول فيها إن ابن جبير ، وهو من البحر المتوسط ، كان حرباً على شرح الاصطلاحات الشائعة في المحيط الهندى . هذا وترجم برنسكل (المرحوم المذكور في هامش ٤٤ ، ص ٢٢٣) لفظي الدقل والصارى (أو الصارية) إلى أصل أراى . (المترجم)

* في القاموس المحيط القرية عود لشراع الذى في عرضه من أعلاه . وهي مأخوذة من keraia في اليونانية (انظر قاموس ابن جبير ، ص ٤٤) . (المترجم) (١٠٠) أبوزيد ، ص ١٣٠ — ١٣١ ؛ والمسعودى ، مروح الذهب ، =

وكالت الشرع (جمع شراع — فلاح) تسج من أوراق جوز الهند أو سمف النخل ، أو تصنع من سيج الأثرعة القطنى . ولم ير ماركو بولو وجوفانى دى مونتي كورفينو سوى شراع واحد ، ويتحدث براك أحيانا عن الشرع فى حانة الجمع ، كما يتحدث المسعودى عن « القلاع العظيم وهو الشراع » . ولكن يحتمل أن هذه العبارات لا تريد عن أنها تعنى ضمنا وجود شراع زائد أصغر . وفى القرن التاسع عشر لاحظ الربان كولومب Colomb أن سفن الرقيق العربية « ليس فيها وسيلة لطى الشراع عند ما يكفهرا احر ، ولكن كان كل ذو معدة لركوب متن البحر يحمل فرينين وشراعين ، فرية صغيرة وشراعا صغيرا ، كما وصفنا ، للنهار والجو المعتدل ، وآخرين صغيرين لليل والجو الماصف » . (١٠١)

== احر ، الأول ، ص ٣٤٤ ، واخر ، ص ٢٧ ؛ ويررر ، ص ٨٧ : الدقل لاكر ، وماركوبولو وجوفانى دى مونتي كورفينو ، الموصعان المدكورين ، ويررر ، ص ٤٣ — ٤٤ . ويدكر ' . كوستلر A. Kostelr Das antike Seewesen (برلين ، ١٩٢٣) ، ص ٤٢ — ٤٤ ، مرفقة بحصة براف المصارى إلى نصب مثبت فى دج السفينه ، وهو ما لاخذء إلا لدى مصرين اندائى ، واهرب الغارن فى البحر الأحمر ، وأهل الملايو الذين يسكنون ساحل مالار . وهذا دليل على " مصر فى صناعة السفن عند العرب .

(١٠١) أوزيد ، ص ١٣٠ — ١٣١ ؛ وان حبر ، ص ٦٨ (مبرج : ص٢١٤) . وماركوبولو وجوفانى دى مونتي كورفينو ، الموصعان المدكورين =

و قد اختصت السفن العربية بالشرع المثلث الشكل . والواقع أنه النوع الوحيد الذي تستعمله الآن أو استعملته في أى عصر ماضى جاءتنا أخباره ، من مراکش إلى الهند ، ومن الخليج الفارسى إلى موزمبيق . وهو شرع مثلث ممدود عبر السفين طولاً ، بالغ الطول ، على القمة . وفي المحيط الهندى تقطع زواياة مقدم الشرع . ويظهر أن الشكل الماشى ، عن ذلك هو ثالث مراحل أربع في تطور الشرع الممدود عبر السفين طولاً من الشرع المربع . ويحمل بنا هنا أن تتبّع هذا التطور كله ، وبين الدور الذى لعبه العرب فيه . وهنا لا نستطيع استعمال مناهج تاريخية دقيقة لقلة ما لدينا من معلومات ؛ فيجب أن نجعل أساس بحثنا قطعة عريضة من الجيش ، ونذرّع بالخيال التاريخى لرسم أرجح طريق سار فيه التطور .

(١) في العالم القديم كان الشرع المربع يرى في جميع أرجاء البحر المتوسط في سفن المصريين والفينيقيين واليونان والرومان . وفي العصرين الهلينستى والرومانى كان يشد أحياناً شرع إلى صار صغير مائل في مقدم السفينة ، يسمى الأردمون ، لالارتفاع بالرياح المواتية . وكان هذا حيلة

= ودرنبا ، ص ١٥٣ . ويرز . ص ٢٣ . ح ؛ واليهودى ، مروج الذهب ،
 اجزاء الأول ، ص ٢٣٤ . وب . ه . كولومب P. H. Colomb :
 Slave-catching in the Indian Ocean (لندن ، ١٨٧٣) ، ص ٣٨
 (المفعول عنها) ؛ وقارن بذلك هوريل : Arab seacraft ، ص ١١ ،
 حيث يقول إن السفن العربية كانت تعمل ثلاثة شرع في كثير من الأحيان .
 * اسر و الأردمون ان حمر (طدى حومه ، قاموس Glossary ، ص ٢٦)

بارعة ، ولكن كان الشراع مرصاً أصلاً . وفي الهند ترى الشراع المربعة على نقود دولة بلافا Pallava (وكانت معاصرة لساسانيين) ، وفي سفينة أجنثا التي ترجع إلى القرن السابع الميلادي (اللوحة الرابعة) . ومما يدل على أن الشراع المثمنة است وليده الهند إنما لا نراها اليوم في مياهها الداخلية ، أي في الأوليم البعيدة عن التأثيرات الأجنبية . كذلك لم يعرف شمال أوروبا إلا الشراع المربعة حتى أواخر القرون الوسطى .

وتتمتاز الشراع المربعة بالرسوخ والثبات على السفن الكبيرة وفي الأنواء ، وقد ظلت النمط الأساسي للشراع في السفن الأوربية حتى آخر أيام السفن الشراعية . ولكن للشراع الممدودة عبر السفن طولا ميزتها عند المناورة وتحويل مجرى السفين في الأنهار ومجاري الماء الضيقة ، فهي أقدر كثيرا على الاقتراب من الريح . ولهذا وحدنا منذ عصر متقدم محاولات لتحويل الشراع المربع على نحو يحقق هذا الغرض . (١٠٢)

(٢٥ =) وفرانكل (المرجع المذكور في هامش ٤٤ ، ص ٢٢٥) . ويشير فرانكل إلى الأصل اليوناني artemôn ، الذي ترجع إليه أيضاً artēmônā في السريانية . (المترجم)

(١٠٢) انظر عن التاريخ العام للسفن الشراعية : ر : أندرسون و ر . شارلز أندرسون The Sailing Ships . R. C. Anderson (لندن ، ١٩٢٦) ؛ و ج . س . ل . بلاوز : Sailing Ships (لندن ، ١٩٣٢) و The Story of Sail (لندن ، ١٩٣٦) ؛ و ه . و . سميت Mist and Sail in Europe and Asia : H. W. Smyth (لندن ، ١٩٠٢) .

(٢) وكانت أسط خطوة بعد ذلك وضع شراع مربع عبر السفين طولاً ، مع إمالة طرف مقدمته إلى أسفل . فهذا هو الشراع المربع المائل *balance-lug* . ويظهر أنه كان مستعملاً على النيل قبل ميلاد المسيح ببضعة قرون على الأقل ؛ وكان نافعا خاصة للسفن المتجهة مع تياره ضد الرياح الشمالية السائدة . وفي السودان الآن أثر منه في المركب المسمى *نَجَر* . ونجد الشراع المربع المائل في إندونيسيا أيضا ، وقد ظهر أولا

Fore and Aft Craft : E. K. Chatterton (١٩٠٦) ؛ و *Das antike Seewesen* (لندن ، ١٩٢٧) ؛ و *Studien zur Geschichte des antiken Seewesens* (برلين ، ١٩٢٣) و *and then Story* (لندن ، ١٩٣٤) . وانصر عن تقود دولة بلاه : و . إليوت *Coins of Southern India : W. Elliot* (لندن ، ١٨٨٥) ، الموحة الأولى ، الشكل ٣٨ . وانصر عن سفينة أحننا الموحة رابعة وما قبلها تحتها . و أنماول شراع احده في لينكات العينية ، فهي تحفظ راق ولكن لها ارجلها المتعرج الخاص . الذي . يتأثر سائر الأتومات أو يؤثر فيها إلى حد يذكر .

* هكذا سمعها في السودان . اسم نون . ولكن يكتبها المؤلف *naggar* ، بفتح نون ؛ ومن الخبي أن هذا الاسم مشتق من الجارة . على أن شراع هذا المركب تام نشيئ . *The frameless boats* : امر مفك هورنل . *Mariner's Mirror* ، العدد ٢٥ ، العدد الرابع ، أكتوبر ١٩٣٩ . س ٢٩ . وانصر في هذا النوع من المراكب أيضا مقالة *The outrigger-naggar of the Blue Nile* ، مجلة *Antiquity* (١٩٣٨) ، س ٣٥٤ — ٣٥٩ . (المرحم)

في المقوش المدرزة في بورو - بودور Boro-Budur بجاوة ، وربما كانت ترجع إلى القرن العاشر . ونجد النمط نفسه في شرع حوة التي تسمى بروا proa ، والتي لم تمدر إلا منذ عهد قريب ؛ وكان عرض الشراع منها يريد كثر عن ارتفاعه . ولما كانت أشكال الهياكل المقيدية لسفن حوة تنم عن تأثيرات معصرية قديمة ، فإن هذا امرنا بأن نستنتج أن الشراع أيضا جاء من مصر . ولكن لا يمكن أن نأخذ هذا حقيقة ثابتة . فثمة شقة بعيدة عن المطلقين لأخذ فيها في أي عصر من العصور أثر الشراع المربع المائل . وقد بقي هذا الشراع في الهند الصينية أيضا ، في صور مختلفة محذورة بين أنماط اينكات الصينية شمالا وغربا .

(٣) وكان من الطبيعي بعد ذلك أن يقتصر الجزء الأمامي من الشراع ويعلو نحو مؤخر السفينة ليأخذ خطا أكثر من الريح . فنشأ عن هذا ذلك النمط من الشراع المثلث الذي نأخذه كما قلنا في النصف الغربي من المحيط الهندي . فهل ثمة ما ينفي عن المنطقة التي أتت فيها أولا هذه الخطوة ؟ لعانا نستطيع استبعاد مصر والهند ، فقد رأينا فيهما أن الأنماط القديمة لا تزال قائمة في مياهما القعوية ؛ فلا بد أن الشراع المثلث جاءها من الخارج . هذا إلى أن الشراع المثلث على الميل كان يرتبط بمظاهر عربية في بناء السفين ، هي الهراب وارتفاع رأس السفينة ومصدر عمود مؤخرها stern-post ، بينما لا نجد هذه المظاهر في السفن المصرية

القديمة التي كانت هياكلها على شكل الملعقة (١٠٣) .
فتبقى لنا ثلاث مناطق يمكن أن تكون أصلاً للشرع المثلث ،
هي البحر المتوسط ، والنصف الغربي من المحيط الهندي ، والمحيط
الهادي . فلنترك المحيط الهادي لحظة ، وننظر فيما إذا كان انتشار هذا
النمط من الشرع المثلث من البحر المتوسط إلى المحيط الهندي أرجح
من انتشاره من المحيط الهندي إلى البحر المتوسط . ولا يثبت شيئاً أن هذا
النمط من الشرع المثلث لم يعمد مبروفاً في البحر المتوسط ؛ فمن الممكن
دائماً أنه نشأ فيها أصلاً ، ثم أخلى مكانه فيها للشرع التام التثليث
triangular وهو أرق منه . ولكن ثمة أسباباً أقوى تدعو إلى الاعتقاد
أن الشرع المثلث lateen جاء إلى البحر المتوسط من المحيط الهندي .
وأقدم دليل على وجود الشرع المثلث في البحر المتوسط نجده في المخطوطات
البيزنطية اليونانية التي ترجع إلى أواخر القرن التاسع ، وتشتمل على صور
للشرع المثلث (انظر اللوحتين الخامسة والسادسة) . وكان هذا البحر ،

(١٠٣) كلاوز : Story of Sail ، ص ٨٧ . و . ج . بوجاد J. Poujade :
La route des Indes et ses navires (باريس ، ١٩٤٦) ، الفصل الخامس .
حيث يورد المؤلف أدلة قوية على أن شرع المربع المائل انتشر إلى الشرق من
الهند ، ولكن لا يأتى بدليل قاطع على أن الهند ومنه الأصلي . ويرى
ر . ل . بون : Arab Dhows of Eastern Arabia ، ص ١ - ١٠ ، أن
المصباح فارسي هو الموضع الأصلي للشرع الممدودة عبر السفن طولا ، ولكن
لا يأتى هو أيضاً بدليل قاطع على ذلك .

كما رأينا ، لا يعرف قديماً ، لا الشراع المربع . وهذا يحددنا إلى الطن أن الشراع المثلث جاء إلى البحر المتوسط في أعقاب الفوحات العربية . وفي المحيط الهندي ، نجد المربع العربية في القرنين التاسع والعاشر نشته أحياناً شراع السفينة حين يرى من بعيد بزعة الحوت أو ما ينفخه من ماء . وهاتان الصورتان تـ حيان في قوة بالشراع المثلث الطويل ، لا تـى نمط من انماط الشراع المربع . ولا أدلة لدينا إطلاقاً قبل هذا التاريخ . ولكن يمكن أن يقال على الأقل إنه ليس بين العرب في أى مكان أثر للشراع المربع . وثمة شىء آخر يمكن أن يدل على أن العرب جاءوا بالشراع المثلث إلى البحر المتوسط هو الاسم الإيطالى *mezzana* ، وهو أصل *misaine* في الفرنسية و *mizzen* في الإنجليزية الخ . وقد قيل إن الـ *mezzana* من كلمة « ميزان » العربية : وإن صارى المظلم (مع الشراع المثلث) الذى نجده في السفن الإيطالية التى ترجع إلى أواخر

القرن العاشر (ص ١٤ - ١٥) : وأنه ربما سمح الـ « مربع » من المـ ورس من عدد مثل شراع براكب ، وأنه ربما لم يذنه وأجمعتته يرى من عدد أيضاً مثل شراع القورب . . . ويقول المـ « ورس » (ص ١٤) ، و (٢٣٤) : فيظهر سرد من جناحيه يكون كإفلاج مدم وهو شراع ، ورسه دهر رأسه ورسه سعد . في الماء فيذهب في البحر أكثر من مرة . . . وسيشه المؤلف إلى عدد الموصوف في هامش ١٠٤ . (المرحوم)

** عـرب إلى مظلم (فاموس مهتة إسمه من دهر) . (المرحوم)

القرون الوسطى أخذ عن أصل عربي سمي ميراناً لأنه صار إضافي يوازن
المصري الأساسي . ولا اعتراض من الناحية اللغوية على اشتقاق
mezzana من ميزان . ولكن لا اعتراض أيضاً على اشتقاق mezzana
الإيطالية من medianu في اللاتينية ومعناها « الأوسط » .

فمن المحتمل إذن أن العرب جاءوا بالشرع المثلث إلى البحر
المتوسط . وإذا صح هذا غدت من أياديهم الجلييلة على الحضارة السادسة .
فلولا الشرع المثلث لما كان المظين الأوربي في السفن التي تشتمل
على ثلاثة صوار ، ولما تمت رحلات المحيط التي قام بها المكتشفون
العظام . يقول كلاوز :

« ... في الشمال اكتمل تماماً في فترة قصيرة هي القرن الخامس
عشر التحول الهام من الشرع المربع الواحد إلى السفينة التي تشتمل
على ثلاثة صوار ، والتي كانت شرعاً جميعاً مربعة عدا المظين المثلث .
« وفي عام ١٤٠٠ كانت السفن في الشمال تعتمد اعتماداً تاماً على الريح
المواتية ، وكانت عاجزة كل العجز عن أن تمضي قدماً في وجه الريح
المضادة ، بل إنها لم تحاول ذلك أبداً . ولكنها استطاعت قبل عام ١٥٠٠
أن تقطع رحلات المحيط الطويلة التي أسفرت عن اكتشاف كولبوس
لأمريكا ، ومسور دياز Diaz حول رأس الرجاء الصالح ، وفتح فاسكو دا
جاما أبواب التجارة مع الهند .

« وقد كان لغير ذلك من وجوه التقدم العلمى ، كأخذ بوصلة الملاح عن الصين ، نصيب فى جمال مثل هذه الرحلات ممكنة ، ولكن لولا التحسينات البعيدة الأثر فى الصواري والشرع لما استطاع أبداً الكاشفون الكبار تحقيق ما حققوه » (١٠٤) .

- (١٠٤) 'صورتان' بيرمينان : مكتبة الاممية باريس Bibliothèque Nationale ، محفوظ بوان ، رقم ٥١٠ ، أوراق ٣ و ٣٦٧ ب ؛ و . ه . ه . برندلى H. H. Brindley فى بحثه : Early pictures of lateen sails .
 مجلة Mariner's Mirror ، المجلد ١٢ (١٩٢٦) ، ص ٩ - ٢٢ ؛ و . ه . ه . أيضاً . ج . ن . A. Jal : Glossaire des termes nautiques (باريس ، ١٨٤٨) ، ص ٢٥٧ و ٩١٥ ؛ وأندرسون ، ص ١٠٢ - ١٠٣ ؛ ونحاول .
 سوتاس J. Sottas فى بحثه : An early lateen sail in the Mediterranean ، مجلة Mariner's Mirror (١٩٢٩) ، أن يثبت وجود شريح مثنية يريسية عام ٥٣٣ م ؛ ولكن يرى بوين ، ص ٧ ، هامش ٩ ، أنها ربما كانت شريحاً علوية topsails مثلية triangular . وقد رسم ر . ه . ه . دولى فى بحثه : Journal of The warships of the later Roman Empire ، مجلة Roman Studies ، المجلد ٣٨ (١٩٤٨) ، الصفحة الخامسة ، نموذجاً لـ 'درومونه' dromon بمجاديف ترجع إلى القرن الثامن ، ولها ثلاثة صواري وشريح مثنية .
 وانظر عن الشريح والحيثان : أخبار الصين والهند ، الفقرة الثالثة ؛ والمسعودى ، مروج الذهب ، الجزء الأول ، ص ٢٣٤ ؛ وبزرگ ، ص ١٤ - ١٥ و ١٠١ .
 وانظر عن mezzana كلاوز : Sailing Ships ، ص ٥٣ ؛ و . ه . ه . لوكوتش Etymologisches Wörterbuch der europäischen : K. Lokotsch Wörter orientalischen Ursprungs (هيدلبرج ، ١٩٢٧) ؛ كمدات و .
 ماتر-ليكه Meyer-Lubke : Romanisches etymologisches Wörterbuch (هيدلبرج ، ١٩١١) . وانظر كلاوز : Sailing Ships ، ص ٥٤ (المنقول)
 (١٨)

ويتبقى أن يبحث فيما إذا كان العرب في الجزء الغربي من المحيط الهندي أخذوا الشراع المثلث عن المحيط الهادي ، أو أخذه ذلك المحيط عنهم ، أو نشأ في كل منهما على حدة . ففي المحيط الهادي أشكال عدة لشراع مثلث صالح ، كانت مستعملة عند ما جاء ماجلان Magellan إلى جزر لادرون Ladrone عام ١٥٢١ . وقد قيل إنها نبتت هناك وانتشرت غرباً إلى العرب وسائر الشعوب . ولكن يصعب سدّ فجوة فسيحة هي جزر الهند الشرقية ، حيث لا نجد أثراً للشراع المثلث . والواقع أنه ليست لدينا معلومات كافية تساعدنا على أن نصدر حكماً سليماً على العلاقة بين هاتين المنطقتين اللتين عرفتا الشراع المثلثة . (١٠٥)

(٤) وكانت المرحلة الأخيرة في تطور الشراع المثلث أن ينتهي مقدمه برأس في أدناه ، فينشأ شراع تام التثليث . وقد حدث هذا التطور أولاً في البحر المتوسط . ونجده في أقدم الصور البيزنطية للشراع

(= عنها) . وردت الكلمات peri to meson tou katartiou في كتاب أبو السادس : Naumachica ، فصل السابع ، ط ١ . دان : Naumachica : A. Dain (باريس ، ١٩٤٣) . ويقترح دولي ، المرحوم المذكور ، س ٥١ ، تصحيح هذه الكلمات إلى peri to meson katartion ، ويرى أن هذه الـ meson قد تكون مشتقة من ميراث العربية . وكان أبو السادس إمراضورا من ٨٨٦ إلى ٩١٢ م .

(١٠٥) هـ . هـ . برنولي ونخه : Primitive craft-evolution or diffusion .
عجلة Mariner's Mirror (يولية ١٩٣٢) .

المثلثة (انظر اللوحتين الخامسة والسادسة) ، ولهذا لا نستطيع أن نعرف
أكان العرب أم اليونان في البحر المتوسط هم الذين اتخذوا هذه الخطوة .
ولكن لما كان العرب قد ظلوا على شراعتهم القديمة في المحيط الهندي ،
فإنه يجدر فيما يحتمل أن يسبب التطور الجديد إلى شعب آخر ،
هو اليونان .

وقد وصل الشراع المثلث إلى مياه شمال أوربا في نهاية القرون
الوسطى ، وتطور هناك إلى أنواع شتى من الشراع الممدودة على
السفين طولاً .

الملاحة والحياة في البحر

موضوع الملاحة فني إلى حد بالغ ، ويكفي أن ندرسه أعم دراسة .
فالملاحون الأوائل لم يكونوا في رحلاتهم يتعمدون أبداً عن الشاطئ ،
بحيث لا يرونه . وربما بدأوا رسم طرقهم على هدى نجوم معينة معروفة .
ولكن كان لابد لقطع المحيط من معرفة عظيمة بالفلك . وكان
الفينيقيون على صلة بعلم الفلك عند البابليين . وارتفع به اليونان إلى
مستوى جديد في الإسكندرية . أما العرب القدامى فلا نعرف عنهم سوى
أنهم كانوا في عصر الرسول الكريم يهتدون بالنجوم ، فله تعالى يقول :

« وهو الذى جعل لكم المجوم لتبهتدوا بها فى ظلمات العر والبحر
قد فصلنا الآيات لقوم يعلمون » .

وهذا يدكرنا بأن الصحراء كالبهر ليست فيها مسالك مألوفة ؛
ومن المحتمل أن العرب تعلموا أولا فوق ظهور الإبل الاهتداء بعلامات
السما إذ عدموا علامات الطريق . فليس من الغريب أن كان العرب
الوثنيون من عبدة النجوم . ويدل القرآن أيضا دلالة صريحة على أن
قراءة السما كقراءة الكتاب لم تكن ممكنة لكل إنسان ؛ فكان
لابد من العلم . ولكننا لا نعرف المدى الذى بلعه هذا العلم .^(١٠٦)

وفى عهد الخلفاء العباسيين ، ولاسيما المأمون ، تطور علم الفلك تطورا
سريعا . وفى القرن الثامن ترجمت كتب فارسية وهندية إلى العربية ،
كما ترجم فى القرن التاسع كتاب المجسطى *Almagest* لبطليموس
كلاوديوس *Ptolemy Claudius* وكتب يونانية أخرى . وقامت مراصد
فى جنديسابور وبغداد ودمشق وغيرها ؛ وصُنعت الأسطرلابات *astrolabes*
وفق النمط اليونانى منذ أدم أيام العباسيين ؛ وكتب على بن عيسى رسالة

« إشارة إلى قوله تعالى فى الآية المذكورة : « ... قد فصلنا الآيات لقوم
يعلمون » . (الترجمة)

(١٠٦) كوسر : *Das antike Seewesen* ، ص ١٩٠ و ١٩٣ .
وانترآن ٦ : ٩٧ ، ترجمة ر . بل *R. Bell* الإنجليزية (المنقول عنها) ؛ وانصر
الآيتين ١٦ : ١٢ و ١٦ .

في الفلك قبل عام ٨٣٠* ثم ظهر خلال القرون المتعاقبة كبار الفلكيين المسلمين ، كالخوارزمي** والنخاسي والميرونى والحيام ، فقاموا اليونان القدماء .

وكانت الموصلة windrose عند العرب ، كغيرهم من الشعوب عدا الصيدين ، تشتمل على ٣٢ حماً rhumb*** سمت ، سم ومطبع ١٥ نجماً ، ناقاً ومغيبها ، مع إضافة الشمال والجنوب**** . وقد أحدث أسماء كثيرة عن الفارسية . كقطب الحاء ، ومطبع السيار***** والخن ، ولابد أن العرب استقوها من بوصلة فارسية . ولكن ثمة أسماء كثيرة أخرى

* هو على بن عيسى الأسطُرلابي حراني (بروكين : Geschichte der arab. Litt. ، ج ١ ، ص ٢٢١ ، ضخمة أولى : ص ٢٥٠ . ضخمة : ص ١١٥) والمحق الأول ، ص ٣٩٤) . صاحب كتاب عمل بالأصديلات لدى شمره الأب لويس شيخو في مجلة المشرق (١٩١٣ ، ص ٢٩ — ٤٦) . وقد أشار إليه ابن التديم بإشارة عابرة في فهرست (ج ١ ، ص ٢٨٤ ، ص ٢٥) . ولست أدري في اختصاصه المؤام بالتذكر . (المراجع)

** محمد بن موسى . (المراجع)

*** انظر في الأحماني (Lechment persan etc.) ص ٢١٦ — ٢١٧ و (٢٢٢ — ٢٢١) ، وهو يقول إن خن معرب حائه « خن » فارسية . (المراجع)

**** أى قوس الحاء (الشمال) وقوس السهيل (الجنوب) . (المراجع)

***** بحر وإخادو السيار (المراجع) ص ٢١٨ و ٢١٩ — ٢٢٠ ، وهو يقول إن الحاء معرب كناه « موص » في « رسيه » والسيار معرب حرمار « حمل » في فارسية أيضاً . (المراجع)

عربية ، وفي بعض الأحيان كان الاسم الفارسي يحل محل الاسم العربي القديم : فالقطب كان يسمى بنات نعش قبل أن يسمى قطب الجاه . وكانت خطوط المرض تُحدّد بارتفاع الشمس أو النجم القطبي ، وكان هذا الارتفاع يقاس بنظام بدائي قوامه الأصابع . وربما كان من الصعب استعمال الأسطرلابات في البحر ، فإن اهتزاز السفينة كان يجعل من المسير تحديد الخط العمودي تحديدا صعبا . ولكن كان يمكن استعمالها ولا ريب على البر ، ولا بد أن خطوط عرض كل ميناء ورأس كانت تسجّل في دفاتر الإرشادات البحرية التي كان يطلق عليها اسم رهماني .^(١٠٧)

Introduction à l'astronomie nautique arabe : فران . ح . (١٠٧)
(باريس ، ١٩٢٨) . ويضم هذا الكتاب فصولا كتبها فران ول . دي سوسور
La de Saussure ، كما أعيد فيه طبع بحثين هامين هما : ج . برنسب
، Note on the nautical instruments of the Arabs : J. Prinsep
من مجلة Journal of the Asiatic Society of Bengal (ديسمبر ١٨٣٦) ،
س ٧٨٤ وما بعدها ، ول . دي سوسور : L'origine de la rose des vents
Archives des sciences physiques et naturelles ، من مجلة et l'invention de la boussole
(جنيف ، ١٩٢٣) .
واطار ل . ا . نلينو C. A. Nallino ، مادة « Astronomy » ، في دائرة المعارف
الإسلامية ؛ وحتى : History of the Arabs ، ص ٢٧٥ ؛ ون . أحمد و
بحته Muslim contributions to astronomical and mathematical
geography ، مجلة Islamic Culture ، المجلد ١٨ (يوليو ١٩٤٤) ؛
ور . ت . جنتر R. T. Gunther : The Astrolabes of the World
جزءان (أكسفورد ، ١٩٣٢) ، ص ٥٢٤ — ٥٢٥ .

وكان الرهمانى ، عدا الخداول الملكية وخطوط العرض ، يضم معلومات عن الرياح والسواحل والشمات ، بل فى الواقع عن كل شئ ، يحتاج الرمان إلى معرفته . وكان المقدسى فى آخر القرن العاشر أول من أشار إلى الرهمانى ، وذلك حيث يقول : « وصاحبت مشايخ فيه (المترجم : فى المحيط الهندى) ولدوا وشأوا من ربابيين وأشائقة . . . ووكلاء .

* يترجم المؤلف هذه الكلمة بـ pilots « أدلاء » ، وهى ترجمة أوردها من قبل ج . س . ا . رانكنج G. S. A. Ranking و ر . ف . أزو (فى Bibhothecca Indica ، سلسلة جديدة ، رقم ٨٩٩ ، سنة ١٨٩٧ ، ص ١٤) . (نقلنا هذا المرجع عن فران : Introduction a l'astr. naut. arabe ، ص ٢٢٥) .

ولكن لاشتيام ، فى لسان عرب وناج عروس (مادة شيم) ، هو رئيس ركاب ، أى ركاب سفينة أى ملاحين . وقد أصاب دى حويه (B. G. A. ، المجلد الرابع ، Glossarium ، ص ٢٧١) فى فهم هذا المعنى ، وفى توضيحه من Lane (مادة شيم) الذى طعن أن المقصود بـ ركاب هو الركاب عمدة pilots . مع أن نايج عروس (مادة رك) يقول : « وركاب السفينة الذين يركبونها ، وكذلك ركاب الماء ، وعن الميث العرب تسمى من ترك السفينة ركاب السفينة ، وأما الركبان والركب فراكبو الدواب » .

وقد أخطأ ابن أيبك وقوله إن اشتيام ربما كانت معرفة عن أشتا يام فى فارس (أى رئيس حصان العرب) ، على مرس وجود مثل هذا الاسم . ففى الكلمة من الكلمات المتعارفة بالسفن والجار .

واحوليفى ، فى العرب (ط دار الكتب ، ص ١٨٣ ، ص ٤) ، كانسان والتاج ، يفسر « اشتيام السفينة البحرية » بأنه « رأس الملاحين » . على أن دى حويه يفصل بـ فيريرس سميث Payne Smith (فى معجمه العربى =

وتجار ، ورأيهم من أبصر الناس به وبمراسيه وأرياحه وجزائره ، فسألهم عنه وعن أسبابه وحدوده ، ورأيت معهم دفاتر في ذلك يتدارسونها ويعملون عليها ويعملون بما فيها . ويذكر المقدسي أيضاً الخرائط (ويسمى الصور) .

وقد ذكر لنا أحمد بن ماجد ، في نهاية القرن الخامس عشر ،

Thesaurus Syriacus = (١٠ ، عمود ٤١٢) للاشتيام بأنه « صاحب المتاع المحمول في السفينة » ، أي الموكل بالخاصة عليه ؛ وهو معنى أورده الجواليقي نفسه في موسع آخر أشار إليه دي جويه ، وهو كتابه خطأ العوام المنشور في Morgent. Forschungen (ص ١٥٤) . وفي هذا الموضع يقول الجواليقي أيضاً إن النطق لصحيح للكلمة بالسبب لا الشئ ، أي اشتيام . ويستند دي جويه في ترجيحه هذا المعنى إلى 'stym' في الآرامية ، ومعناها الشخص الذي يملك الشئ .

« الخاتم obsignator » ، وهو يشتقها من جذر stm = stm (بالسامخ) « أغلق » . ولكن انظر فرنكل ، المرجع المذكور في هامش ٤٤ ، ص ٢٢٢ و ٢٩٣ . ويرى فرنكل أن اشتيام العربية مأخوذة من تلك الكلمة الآرامية أو من *reš' yāmā* صيرتها في السريانية . ويورد بروكلمان هذه الكلمة السريانية في قاموسه Lexicon Syriacum (الطبعة الثانية ، ص ٥٣ ب) بمعنى « رئيس السفينة » *praelectus navis* ، وهو معنى قريب من « رئيس الملاحين » الذي أورده اللسان والتاج والجواليقي في المغرب .

من هذا كله يتبين أن معنى « أدلاء » *pilots* الذي جمعه المؤلف للأشاعة لا يستند إلى شيء .

وقد وردت كلمة اشتيام أيضاً في الفري (القسم الثالث ، ص ١٥٨٢ و ١٩٤٨) ، ووردت مجموعة مع مذكر سالما في ابن خردادبه (ص ٧٠ ، ص ١ : اشتيامو البحر) . (المترجم)

« رهماني » قديما صنفه الرابعة المشهورون محمد بن شاذان وسهل بن أبان وليث بن كهلان . وقد اعتمد ابن ماجد فيما يتعلق بهذا الرهماني على نسخة كتبها حفيد سهل بن أبان . قبل عصر ابن ماجد بخمسمائة وثمانين سنة ، أي عام ٣١٥ هـ أو ٩٢٧ ٩٢٨ م . فكان « الليوث » (كما سمو نسبة إلى ليث بن كهلان) الثلاثة كانوا في النصف الآخر من القرن التاسع . وابتعد ابن ماجد كتبهم هذا بأنه غير مصقول

* هو اسماعيل بن حسن بن سهل بن أبان (كتاب ابن ماجد ، الورقة ٣٨ ب) . (المرحم)

** على أساس أن ابن ماجد كتب كتابه عام ٨٩٥ هـ (= ١٥٨٩ / ١٥٩٠ م) . (الورقة ١٨٨) . (المرحم)

*** يتم المؤلف في هذا سودجيه (المرجع المذكور في هامش ١٠٨ ، ص ١١ - ١٢) ، الذي يرى أن هذه النسخة كتبت قبل عصر ابن ماجد بخمسمائة وثمانين سنة ، لا سنة ٥٨٠ هـ (= ١١٨٤ - ١١٨٥) كما يرى فرائ (المرجع المذكور في هامش ١٠٧ ، ص ٢٢٣) . وليس المختار عليه هو (الورقة ٣ ب) : « تاريخه حسابة وثمانين (هكذا) سنة » . وسودجيه يرى أنه لو كان المراد سنة ٥٨٠ هـ لقال « تاريخه سنة ثمان وخمسمائة » . والواقع أنه من اقرب أن يؤرخ كتاب بأنه كتب قبل زمن ما يكاد وكاد من القرن . هذا إلى أنه لا يصح الحد في مثل هذه الحال على أساس معلومة صرفة . فكتب الملاحين عامة مملوءة بالأغلام والأراكيك .

وأهل أقوى حجة يمكن أن يشوقها مد سودجيه أن ابن ماجد يقول (الورقة ١٤) إن هؤلاء الثلاثة أخذوا عن خواشبر الذي كان سافر حوالي ٤٠٠ هـ (= ١٠٠٩ - ١٠١٠ م) ، فلا بد أنهم متأخرون عنه ، ومن المستحيل إذن

الصورة ، وأنهم لم يزيدوا فيه على جمع المعلومات ، معتمدين على خبرة لا تتجاوز الخليج الفارسي إلا قليلاً* . وهو يذكر بعد ذلك بعض الملاحين البارعين المتأخرين ، ويجعل تاريخ أحدهم حوالى ٤٠٠ هـ أو ١٠١٠ م*** . وهو يقول عنهم : « وكان أكثر علمهم فى صفات البر ومسايرات البرور أكثرها من تحت الريح أى شرق سيلان*** » وبر

أنهم عاشوا فى النصف الأخير من القرن التاسع الميلادى . وإزاء هذا الدليل القاطع لم نجد سودحيه بدأ من أن يرجع (ص ١٧) أن هذه الفقرة التى نتحدث عن خواشهر ليست إلا نتيجة خطأ يرجع إلى ابن ماحد نفسه أو إلى المصادر التى استقى منها !

فدسحة حفيد سهل بن أبان كُتبت عام ٥٨٠ هـ (= ١١٨٥/١١٨٤ م) ، ووضح إذن القول إن سهل بن أبان نفسه ورميله عاشوا (كما يقول قران فى مقاله عن شهاب الدين أحمد بن ماجد بدائرة المعارف الإسلامية ، الفسحة الإنجيلية ، ج ٢ ، ص ٣٦٧ ب ؛ وفى كتابه المذكور ، ص ٢٢٣ . هامش ٤) فى النصف الأول من القرن الثانى عشر الميلادى . (المترجم)

* « وهـ مؤلف لا مصنف وهـ ركون البحر إلا من سراف إلى مكران » الورقة ٣ ب . (المترجم)

** هو خواشهر بن يوسف بن صلاح الأيركى (كتاب ابن ماحد ، الورقة ٤) ، ولكنه متقدم على التايوت ثلاثة لا متأخر عنهم كما يقول المؤلف (راجع الملاحظة السابقة) . (المترجم)

*** « تحت الريح » و « فوق الريح » اصطلاحان لابن ماحد وسليمان المهرى يردانهما ، كما ترى قران فى كتبه ومقالاته المختلفة (كما فى مقاله L'élément persan etc. ، ص ٢٠٠ ، س ١٩ — ٢٠ ؛ ومقاله فى دائرة =

الصين ، وقد اندرست تلك البنادر والمدن ، وتسكرت أسمائها (هكذا) ، ولم يُستَفد في زماننا هذا شيئاً (هكذا) له صحة كعلومنا وتحاريننا واختراعاتنا التي في كتابنا هذا . ولا يسمى ابن ماجد تمجيد كتابه . وقد اعتمد على ما كتبه أبوه وجده ، وأعانتته على تحسينه خبرته الخاصة التي اكتسبها من عمله رباناً سنين عدة . والحق أن كتابه « كتاب الفوائد » عظيم القيمة ، بل إن فران يقول إن وصفه للبحر الأحمر ، يغض النظر عن بعض خطوط العرض التي تستوجب التصحيح ، لا تدايه أية « إرشادات » أوربية خاصة بالسفن الشراعية (١٠٨) .

المعارف الإسلامية عن شهاب الدين أحمد بن ماجد وسليمان المهري (نسخة الإنجليزية ، المجلد الرابع ، ص ٣٦٦ ب و ١٥٣٠) ؛ و كتابه المذكور في هامش ١٠٧ ، ص ٢٤٠) المناطق الواقعة شرق رأس كُمُورِن Cape Comorin (أسفل الهند) وغربها . (المترجم)

(١٠٨) المقدسي ، ص ١٠ — ١١ (المنقول عنهما) ؛ وأحمد بن ماجد ، كتاب فوائده ، الورقة ٣ ب وما بعدها (المنقول عنها) (المترجم : انظره منقوله عن ١٤) . والعنوان الكامل للكتاب هو : كتاب الفوائد في أصول علم البحر ولقواعد : المكتبة الوطنية بباريس ، المخطوط ٢٢٩٢ ، وقد صورته فران في كتابه : *Le pilote des mers de l'Inde, de la Chine et de l'Indonésie* (باريس ،

١٩٢١ — ١٩٢٣) . وانظر فران : *Astronomie nautique* ، ص ١٧٥
٢٥٥ ؛ ومادة « شهاب الدين » في دائرة المعارف الإسلامية ؛ ونحوه :
L'élément persan etc. (١٩٢٤) ؛ و ج . سودهيه في نخته :
Sur d'anciennes instructions nautiques arabes pour les mers de l'Inde ، مجلة *Journal Asiatique* (١٩٤٨) ، (المترجم : ص ١١ — ٢٠) .

وكانت الإبرة المغناطيسية magnetic needle معروفة في الصين منذ أقدم العصور . ولكن لم يرد ذكر لاستعمالها بوصلة بحرية compass قبل نهاية القرن الحادى عشر ، فقد ذكر عندئذ أنها تستعمل في سفن العرب والفرس التى تشتغل بالتجارة بين كانتون وسومطرة والهند . وكان أول ذكرها في أوروبا في فريدة فرنسية للشاعر جويو دي بروفان Guyot de Provins حوالى عام ١١٩٠ ؛ وفي القرن الثالث عشر تعددت الإشارة إليها في المصادر الفرنسية والعربية وغيرها . فمن المحتمل إذن أن استعمال الإبرة المغناطيسية بوصلة بحرية انتقل من الشرق الأقصى إلى البحر المتوسط على يد العرب أيام الحروب الصليبية . ولكن دورها في ملاحه الشرق الأقصى والمحيط الهندى لم يرد على أن كان ثانوياً ، وذلك لبعض العيوب الفنية ، ولأن الحاجة لم تكن ماسة إليها تحت السماء الاستوائية الصافية ، التى كان يمكن دائماً تقريباً الاكتفاء بهدى أجرامها . فالإبرة المغناطيسية لم تكن موضع حرص إلا تحت سحب الشمال ، حيث كانت خطوة فنية أخرى في سبيل التقدم مكنت المكتشفين العظام من القيام برحلاتهم^(١٠٩) .

(١٠٩) ل دي سوسور في بحثه : L'origine de la rose des vents etc. ، المشهور في كتاب فران : Astronomie nautique . وبيّنك القبحجاقى ، كتاب كنز التجار (المرحوم : في معرفة الأحجار) (المكتبة الوطنية مارس ، =

وكانت الحرائم التي ترصد الشواضي ، تستعمل كذلك في بعض أرجاء المحيط الهندي . ويدكر بليني أن أهل سيلان كانوا يستعملونها في القرن الأول الميلادي ، لأنهم كانوا عظمين من علم الفلك البحري ؛ وثمة مصدر صيني يرجع إلى القرن التاسع يشير إلى أن السفن الفارسية كانت يستعين بها .

ويمكن القول إن السفن العربية كانت تستطيع تحويل محراها ، فهذا هو في الواقع السبب الذي وجد من أجله الشراع المثلث . ولكن لا بد أنها كانت تفعل ذلك بنفس الطريقة التي تتبعها السفن العربية الحديثة ، أي بالتحويل الدائري wearing ، ويكون فيه مؤخر السفينة تجاه الريح ، بدلا من التحويل المباشر tacking في وجه الريح . فإن طول الصاري والشراع جعل من الخطر أن تضغط الريح الشراع إلى الخلف نحو الصاري ، وهو مالا مفر منه عند التحويل المباشر ؛ فكان من اللازم

== المصنوع رقم ٢٧٧٩) ، وقد نقل عنه دي سوسورس ٧٠ - ٨٤ ، والمفردى ، الحفظ (بولاق ، ١٢٧٠ هـ) ، الجزء الأول ، ص ٢١٠ . وجليتايسر في Gottinger Nachrichten (١٨٨٢) . وكانت أعيوب تقنية الإبره المتناحسية في المحيط الهندي خلال امرون الإسدي هي : (١) أنها كانت تقوم فوق الماء ؛ فلم يكن من الممكن قبل اختراع الإبره الجافة أن تدور حول مركز تحديد أي اتجاه تبدأ صحيحاً من المركز ؛ (٢) وأنه لهذا السبب نفسه لم يكن يمكن وضع الإبره في بوصلة ؛ (٣) وأن وسائل المعصه كانت ضعيفة .

تحويل الشراع أمام الصاري في حيلة وعناية ، وذلك بالتحويل الدائري . ولم يكن تركيب الشُّرْع يسمح بطيها إذا اشتدت الريح ، ولكن كان يمكن تخفيض القرية كما هي الحال اليوم ، ومن المحتمل أن السفن كانت تحمل قرية وشراعا إضافيين أصغر حجما كالسفن التي رآها كولومب في القرن التاسع عشر . فإذا عصفت الريح ، فقد تتخذ خطوة عنيفة ، وهي أن يقطع الصاري الأساسى العالى الثقيل ويرمى إلى البحر ، كما ترمى الأناجر والسلع المحمولة ، وتترك السفينة للريح تصارعها . وكان النزول إلى قوارب النجاة هو بالطبع آخر ما فى الجمعية^(١١٠) .

ويمكننا استخلاص فكرة عامة عن سرعة السفن من الجدول الذى فى ص ٢٨٩ ، وفيه إحصاءات عن الرحلات البحرية سجلتها المصادر العربية . وعلى الرغم من أن كلا من هذه الأرقام قد تنقصه الدقة إلى حد ما ، نراها إذا جمع بعضها إلى بعض تؤدي إلى نتيجة تكاد تكون واحدة ، وهي

(١١٠) انظر عن الخاتم نبي مرصد الشواشي : ن. بليبي : N. H. ، الكتاب السادس ، لفصل ٢٤ ؛ و Chau Ju-Kua ، المقدمة ، ص ٢٨ . وانظر عن التحويل المباشر والتحويل الدائري : فلرز ، ص ٤٠ — ٤١ ؛ ويون ، ص ٣٥ — ٤٣ . وانظر عن شى الشرخ والمواصف كولومب : Slave-catching ، ص ٣٦ — ٣٨ ؛ والمسعودى ، مروج الذهب ، الجزء الأول ، ص ٢٣٤ (« الفلاح العظيم ») ؛ و بررك ، ص ٤٤ — ٤٧ و ٨٧ — ٨٨ و ١٦٥ — ١٦٨ ؛ وابن بطوطة ، الجزء الرابع ، ص ١٨٥ — ١٨٦ .

أن السرعة العادية كانت تتراوح بين عقدتين وأربع عقد . أما الرحلة من كنة ناز إلى شحر لمان التي بدكرها بزرث ، وكان زمنها فياسيا ، فلا بد أن السفينة التي قامت بها ألفت مراسيها أمدا غير معروف في جزر نيكوبار وكولم ملي ؛ ولهذا قد نستطيع تقدير السرعة في هذه الحالة بأربع عقد أو خمس على الأقل . وهذه السرعات ضعيفة إذا فورت سرعة السفن الشراعية الأوربية منذ عصر النهضة ، بل حتى إذا فورت سرعة السفن التجارية اليهودية والرومانية التي كانت تباع غالبا ست عقد أو سبعا أو ثمانى عقد . والسفينة العربية الحديثة الحيدة سريعة سرعة كافية ؛ تستطيع في سهولة ويسر أن تقطع عشر عقد . ولو سُجل الزمن الذي كانت تقضيه سفن القرون الوسطى في المراسى المختلفة خلال الرحلة لاستطعنا تقدير سرعتها الحقيقية تقديرا أدق إلى حد بعيد (١١١) .

(١١١) لقد أغفلت الموضوع في ضمن غموضا كثيرا فيما يتعلق بالأماكن وغيرها ، كما أغفلت الرحلات التي تخرج عن المؤلف . كرحلة ابن حنبل ، س ٧٢ — ٧٥ ، من عيذاب إلى حدة . وقد احتاجت سهيته إلى سبعة أيام فصح ١١٥ ميلا بسبب العواصف والشباب .

وقد أوردنا المراجع في المتن . وكانت هذه الرحلات مائتة . أما الرحلة من يدكرها بزرث ، س ١٣٠ ، وهي من كنة إلى شحر لمان ، إذ ثبت أن نفوس توقف السفينة خلالها في جزر نيكوبار وقتا كافي لتروود الماء على الأقل . ويورد المقدسى ، س ٢١٥ ، أبصر مدة وأصوها للرحلة من عزم إلى حدة ؛ ومد سددو الستون يوماً بأعنه أصول ، ولكن يجب أن نذكر صعب هذا البحر وضروره =

وتصف رحلة السندباد الخامسة في ألف ليلة وليلة تنظيم الرحلات ،
وذلك حيث يقول السندباد : « فحدثني نفسه [ثانية] في السفر والتفرّج في
بلاد الناس وفي الجزائر . فقامت ، وهممت في ذلك ، واشترت بضاعة
نفيسة تناسب البحر ، وحزمت الحمول ، وسرت من مدينة بغداد ،
وتوجهت إلى مدينة البصرة ، ومشيت على جانب الساحل ، فرأيت
سفينة كبيرة عالية مليحة ، فأعجبني ، فاشتريتها ، وكانت عُدتّها جديدة .
واكترت لها رئيساً وبحرية ، ونظرت عليها عبيدي وغلماي ، وأنزلت
فيها حمولي . وجاءني جماعة من التجار ، فنزلوا حولهم فيها ، ودفعوا إلى
الأجرة ، وسربا ونحن في غاية الفرح والسرور ، وقد استبشرنا بالسلامة
والكسب » . ولا يميل أنه كان من المألوف أن يشتري تاجر سفينة
بأكملها ويبحر بها على هذا النحو دون إعداد . ولكن يبدو أن

= إلقاء المرساة في الليل . ويقول برز ، ص ٩١ — ٩٢ ، إن الرحلة كانت
« على الأقل أربعمائة فرسخ » ، أي ١٢٤٥ ميلاً بحرياً إذا كان الفرسح
٦٣٠٥ ياردات .

وانظر أ . دي سان — دي E. de Saint-Denis في بحثه La vitesse
des navires anciens ، مجلة Revue archéologique ، المجلد ١٨ (رواية —
سبتمبر ١٩٢١) ، ص ١٢١ — ١٣٨ .

* نفا عن الطمة ثالثة لأب ليلة وإيلة ، الكتاب الثالث ، هديه وصححه
أب أنون صالحان يسوعى ، المصنف الكاثوليكية الآباء اليسوعيين في بيروت ،
١٩٢٧ ، ص ٣١٧ . (الترجم)

سرعة باعند (بالقريب)	الأميال البحرية (بالقريب)	الأيام	الرحلات	المؤلف
٢ر١	١٤٥٠	حوالي ٢٩	من سمعدي كوماني	أخبار الصين والهند، الأقسام ١٢-١٣
٢ر٣	١٥٨٠	حوالي ٢٩	من كوماني إلى كاه بار	"
٢ر١	٥١٠	١٠	من كاه إلى جزيرة تيومان	"
٢ر٨	٤٠٠	٦	من جزيرة كومباراني إلى كاه	من جزيرة كومباراني، ص ٦٦-٦٧، مله (الملاحمة: الحوادث ٦٦٦ ونقص)
١ر١	٦٣٠	٢٥ (على الأقل)	من مبرم إلى حدة	تقليدي، ص ٢١٥
٠ر٤		٦٠ (على الأكثر)	(مع إلقاء المرساة في الليل)	
٢ر٧	٣٢٠	٥ (على الأقل)	من - براف إلى بصرة	٤٢٦ ص
١ر٣		١٠ (على الأكثر)		(نسخة: الحوادث ٤٥٤)
٣ر٢	١٢٥٠ (على الأقل)	حوالي ١٦	من كوماني إلى ريسوت	٩٢-٩١ ص
٣ر٤	٣٣٠٠	٤١	من كاه إلى شعير ليلان	١٣٠ ص
		(رقم قياسي مع وقفات وما تحتل)		
٦ر٢	١٥٠	يوم واحد		الكرنوزي، أصل التاس، القسم ٣٤، رحلة يوم مع ربح مختلفة

النواخذة أو سادة السفن كانوا غالباً تجاراً ، لا ربابنة ، وإلا اسموا ربابنة . (١١٣)

وكانت الرحلات البحرية في تلك الأيام حافلة بالمشاق . فالسفن أولاً كانت في الغالب شديدة الزحام . فابن جبير يشكو من الأحوال التي كان يعاينها الحجاج الذين يعبرون البحر من عيذاب إلى جدة . وبزرك يذكر ثلاث سفن كبيرة كانت تحمل الواحدة منها أربعمائة شخص في المتوسط ، وما كان هذا ليتمكن حتى في أكبر السفن العربية دون ازدحام خطير حسب المقاييس الحديثة . ولا يزال هذا طابع هذه السفن في الوقت الحاضر . وكل من سافر في سيارة ركاب ريفية في الشرق الأدنى أو الأوسط يستطيع تصور الحال في تلك السفن ، وفهم الدوافع التجارية التي تؤدي مع انعدام القيود القانونية إلى مثل هذه الظروف . ثم كانت هناك الوقفات الطويلة في الموانئ الحارة الرطبة ، حيث

(١١٢) ألف ليلة و ليلة ، رقم ٥٥٦ و ترجمة ر . بيرتون R. Burton ، الجزء السادس ، ص ٤٨ (المقول عنها) . والأوصاف التي يوردها كتاب ألف ليلة وليلة للأمم كن واسن غامضة إلى حد لا تكون لها معه قيمة كبيرة لنا . ولتلاحظ أن السندباد كان تاجراً لا ملاحاً . وانظر عن تنظيم الرحلات البحرية في الوقت الحاضر ١ . فلير : Some aspects of Arab dhow trade ، مجلة Middle East Journal ، المجلد الثاني (أكتوبر ١٩٤٨) ، ص ٣٩٩ — ٤١٦ . ويسمى الزمان في الكويت الآن نواخذة ، وهم يملكون سفنهم اسماً ، واسكنهم في الواقع حاصعون مالياً للتجار .

كانت السفينة تحت رحمة الحاكم المحلي ؛ وكان لابد من أداء رسوم موانئ ، عالية وتقديم هدايا ثمينة ، وكثيرا ما كانت السفينة تبحر على التوقف في الميناء ، حتى تستنفد التجاره جميع أسبابها . وفي المحيط ، كانت العواصف والشعاب والمضاحل أخطارا دائمة ؛ ولم يكن الرمان والملاحون أكثر اطمئنانا من التجار إلا قليلا ؛ وفي خضم الأمواج العاتية كان المرء فعلا «دودا على عود» . أضف إلى هذا خطر القراصنة المروع ، وكانوا يركبون سفنا تسير بانحداب أسرع إلى حد كبير حين تصعب الريح من أية سفينة تعتمد على الشراع وحده ؛ ولم يكن يمكن رد عاديهم إلا بالنفطين فوق ظهر السفن ، هذا إذا لم يجعل الحاكم أسطولا لحماية السفن وكان هذا أمرا نادرا . ويقول ماركو بولو إن قراصنة جوجارات Gujarat كانوا يضربون نطاقا من سفن تتراوح بين العشرين والثلاثين على أبعاد تمتد خمسة أميال أو ستة ، وكانوا يتبادلون الإشارات بالنار أو الدخان . وفي وسط هذه المصاعب كلها ، كان الملاحون والتجار لا يفتأون يسألون الله العون ، ولهذا حفلت أقاصيص البحر باسمه عز وجل . (١١٣)

(١١٣) انظر عن زحام السفن ابن جبير ، ص ٧١ ؛ وبرزك ، ص ١٦٥ ؛ وبرزك ، ص ٦٠ . واضر عن الوقوف قسراً في الموانئ ودفع الرسوم أحبار الصين والهند ، لقسم ١١ ؛ وابن بطوطة ، الجزء الرابع ، ص ٧٦ . وانظر عن العواصف وشعاب برزك في مواضع عدة ؛ وابن جبير ، ص ٧٢ — ٧٥ ؛ وابن بطوطة ، الجزء الرابع ، ص ١٨٥ — ١٨٦ ؛ وابلادري ، ص ٤٣١ (المنقول عنها) الج . واضر عن سفن القراصنة =

ولكى أعطى القارىء صورة أوضح عن الحياة فى البحر ، أختتم
هذا الوصف بأربع أفاصيص لسكّاتين عربيين يصفان فيها رحلات بحرية
فى القرون الوسطى .

== الضرى ، (المرحوم : القسم الثالث) ، الجزء الثالث ، ص ١٥٨٢ ، حيث يصف
بوارج أغارت على لبصرة عام ٨٦٦ ، وكان فى كل سفينة اشتيام ، وثلاثة نفاطين ،
ونحار ، وخناز ، و٣٩ محذاً ومقالا ، ولجثة ٤٠ رجلاً . وانظر ماركو بولو (طبول) ،
الجزء الثانى ، ص ٣٨٩ . وانظر عن سفن الخيرية ابن بطوطة ، الجزء الرابع ، ص ٥٩ —
٦٠ ، حيث يصف سفينة هندية حربية بأن لها ٦٠ محذاً ، وأخرى بأن فيها ٥٠ محذاً
و ٥٠ مقاتلاً حبشياً ؟ وكان فى السفن ستم يحمى الخدفين من السهام والمجاعة
عند نشوب القتال . وانظر جلد يماستر . وانظر عن الدين والى البحر بارتولد فى بحثه :
Der Koran und das Meer بمجلة Z. D. M. G. ، السلسلة الجديدة ، المجلد
ثامن (١٩٢٩) ؟ وجلد يماستر ؟ وابن جبر . ص ٧٢-٧٥ ؟ وابن بطوطة ،
الجزء الأول ، ص ٣٩ — ٤٤ ، والجزء الثانى ، ص ٩٠ — ٩١ .

ملحق

بالفصل الثالث

أربع قصص بحرية

(١) مهارة عميرة في الملاحة (برك ، ص ٨٥ - ٩٠) *

ومن أحداث البحرية والنواخذة ما يحكى عن عبهره الرين . وأصله من كرماني ، وكان سمى غراها** يرعى الغنم ، ثم صار صيادا ، ثم صار أحد بابائية*** مركب يختاف إلى الهند ، ثم تحول إلى مركب صيني ، ثم صار بعد ذلك ربابا**** . وله في البحر طرايق . وسافر إلى الصين سبع مرار ، ولم يكن سلك قبله إلى الصين إلا من غرر***** ، ولم يسمع * في كلام برك ، وهو من رجال بحر ، أخفاء أموية ونخوية كثيرة . (المرحوم)

** جمع عميرة أى لتاحية . (المرحوم)
*** جمع باناني ، ومعناه هنا الملاح ، وإن كان المراد به عامة اتاحر الهندى ؛ والكلمة قريبة مأخوذة عن الكلمة الهندية بانيان « باحر » . انظر قاموس في كتاب برك ، ص ١٩٣ . (المرحوم)

**** عامة ، لهذا المركب الصينى كما في الترجمة الإنجليزية . أما المرحوم فمرسى وقد فهم ما فهمناه . انظر أول تعليقاتنا على ملحق الفصل الأول . (المرحوم)
***** غرر بنفسه عرضها للهلكة . انظر قاموس برك ، ص ٢٠٠ ، محمود ب . (المرحوم)

أن أحداً سلكه وسلم وعاد قط ، فإن سلم في المضي فهو عجب ، فلا يكاد يسلم في العودة . وما سمعت أن أحداً سلم في الذهاب والمجيء ، سواء . فإنه جالس في مطياله ، وأخذ معه قربة ماء ، فمكث في البحر أياماً .

فحكى عن شهر يارى الربان ، وكان أحد ربانية الصين ، أنه قال :

« كنت أمضى من سيراف إلى الصين ، فلما صرت بين الصنف

والصين بالقرب من صندل فولات — وهو رأس بحر صنجي وهو بحر

الصين — ووقفت الريح فلم تتحرك ، وسكن البحر ، وطرحنا الأناجر ،

وأقمنا بمكاننا يومين . فلما كان في اليوم الثالث رأينا بالبعد شيئاً في البحر ،

فطرحنا الدونيغ إلى البحر ، وأنفذت فيه أربعة من البانانية ، وقلت

أصدوا ذلك السواد ، فانظروا ما هو . فمضوا وعادوا ، فقلنا ما ذلك

الشيء ، فقالوا عبهرة الربان على مطياله ، ومعه قربة ماء . قلت لهم فيم لم

تحمّلونه ، فقالوا قد اجتهدنا به ، فقال لا أصد إلى المركب إلا بشرط

أن أكون الربان ، فأدبر المركب ، وأخذ أجرني عن قيمة ألف دينار متاعاً

بشرى سيراف ، وإلا لم أصد . فلما سمعنا هذا الكلام تعلقت نفوسنا

بقوله ، ونزلت وجماعة من المركب إليه ، وهو في البحر ترفعه الأمواج

وتضعه ، فسلمنا عليه ، وتضرعنا إليه في الصمود ، فقال حالكم أقبح من

حالي ، وأنا إلى السلامة أقرب منكم ، فإن دفعتم لي بقيمة ألف دينار متاعاً

بشرى سيراف ورددتهم إلى أمر المركب صعدت . فقلنا هذا مركب فيه أمتعة

وأموال عظيمة وحقن من الناس ، ولا تضربنا ما عرف ما عند غيره من
الرأى بألف دينار .

« وصعد والدويح والقرنة معه إلى المرك ، فلما حصل فيه ول
ساموني متاعاً بألف دينار ، فسأله إليه ، فلما أخرجه ول للربان احنس
إلى ناحية ، فتباعدت عن موضعه ، ول يبغى أن يتحدثوا في أمركم
ما دام عليكم مهلة ، فقنا فيردا ، ول ارموا الثقل كله إلى البحر ، ورموا
نحو من نصف حمولة المرك أو أكثر ، ثم ول اوطعوا الدول الأكبر ،
فقطعناه ورمىناه إلى البحر . فلما أصبح ول ارفعوا الأبحر واركوا
المرك يسير لنفسه ، ففعلنا ، فقال اوطعوا الأنجر الكبير ، فقطعنناه ،
وبقى في البحر . ثم قال ارموا بالأنجر الفلاني ، فلم يزل كذلك حتى رمينا
في البحر ست أناجر . فلما كان في اليوم الثالث ارتفعت سحابة مثل المارة ،
ثم تفرقت في البحر ، وأخذنا الحب ° ، فلولا أنا كنا قد رمينا بالحمولة
وقطعنا الدقل لكنا قد غرقنا من أول موجة أخذتنا . ولم يرل الحب
ثلاثة أيام بلياليها ، والمرك يصعد وينزل فبحر أنجر ولا شراع ،
لا ندري كيف نمضي . فلما كان في اليوم الرابع أحدث الريح في السكون ،
وتم سكوتها وصلاح أمر البحر في آخر النهار . وأصبحنا في اليوم
الخامس والبحر طيب ، والريح مستقيمة ، فأصاحتنا دولا ، ورفعنا الشراع ،

* في القاموس المحيط الحب هيجان البحر . (المرحوم)

وسرنا ، وسلم الله ووردنا إلى الصين ، وأقمنا إلى أن بعنا واشترينا ،
وأصاحنا المركب ودقلا بدل الدقل الذي رمينا به في البحر ، وخرجنا
من الصين نريد سيرا .

« وقاربنا الموضع الذي قدرنا أنا رأينا فيه عبهرة ، اجتزنا بجزيرة
وجبال ، فقال عبهرة اطرحوا الأناجر ، ففعلنا ، ثم طرحنا القارب إلى
البحر ، وزل فيه خمسة عشرة رجلا ، وقال لهم امضوا إلى تلك الموضع ،
وأومئ إلى بمض الجبال ، فهاتوا الأنجر الفلاني ، فمجبنا من ذلك ولم
نخالقه ، فمضوا وعادوا وهو معهم . ثم قال امضوا إلى ذاك الجبل الآخر ،
وأومئ إليه ، فهاتوا الأنجر الفلاني ، فمضوا وعادوا والأنجر معهم * .
ثم قال ارفعوا الشرع ، فرفعنا ، وسرنا .

« فقلنا له كيف عرفت أمر هذه الأناجر ، فقال نعم لقيتكم في هذا
الموضع في رأس الثلاثين ** ، وهو وقت مد الماء ، وقد نقص الماء صدرا
صالحا ، وكنتم في وسط الجبال والجزيرة ، فأمرتكم بطرح الثقل من
الأمثلة ، ففعلتم ، ثم فكرت في أمر الأناجر ، فإذا حاجتنا إليها في

* يقول المؤلف هنا بين قوسين ، متابعا لما في كتاب بركات ، إنه كان يحب
ذكر أنجر ثالث هنا . وذلك لأن القصة تشير بعد ذلك إلى أنه استخلصت ثلاثة
أناجر من الأناجر الستة التي كانت قد رميت في البحر في رحلة الذهاب إلى الصين ،
بينما استقرت الثلاثة الأخرى في قاع البحر . (المترجم)
** أي اليوم الثلاثين . (المترجم)

الصين غير ماسة ، ولم يبق في المركب من الأمتعة إلا ما قيمة وزن الأناجر منه أضعاف قيمة الأناجر ، فرميت بها كذلك ، لأنه لم يكن بد من تخفيف المركب . حصلت هذه الأناجر الثلاثة فوق الجبل والجزيرة ظاهرة ، وحصلت الثلاثة تحت الماء . فقلنا له كيف استدائيت على هذا النقصان والخب ، فقال نعم قد خرب هذا البحر وبلى وجربته ، فوجدنا في رأس كل ثلاثين ينقص نقصا عظيم حتى تنكشف هذه الجبال ، ويكون في وقت هذا النقصان خب عظيم أصله في مقر البحر ، وكسر المركب الذي كنت فيه على رأس جبل من هذه الجبال ، لأن النقصان لحقني وأنا أسير عليه ليلا ، وسلمت في ذلك المطيال . ولو بقيتم في موضعكم لما بقيتم في البحر أكثر من ساعة لم يجنح مركبكم قبل الحب ، لأنكم كنتم على الجزيرة ، إن جنحتم عليها انكسرتم .

وعبرة هذا له طرائق وأخبار في البحر ، وهذا الخبر من أطراف أخباره .

* ترجعها المؤلف بـ double « ضُفِّف » . (المترجم)

** أي دون أن يجنح . (المترجم)

(٢) السير إلى ريسوت (بزرك ، ص ٩٠ — ٩٢)

وقد كان محمد بن بابشاد حدثني أنه كان يمضي في مركبه من فنصور يريد عمان ، فلما قطع بحر هر كند ، ودخل في بحر الهد ، وعزم على أن يعبر إلى بلاد الغرب ، قال له ربان مركبه * أي مرسى تعلق من مراسي الغرب ** ، قال أعلق ريسوت أو فوقها بفرسخ أو دونها بفرسخ . فقال له الربان نحن نعلق المرسى الفلاني دون ريسوت بخمسين فرسخا . فتخاطبوا في عشرين دينارا يتصدقون بها ، وبين الموضع الذي هم فيه وبين ريسوت على الأقل أربع مائة فرسخ .

فساروا خمسة عشر يوما إلى أن قدروا أنهم قد فارخوا جبال الغرب ، وأخذوا يتكلمون فيها كانوا تخاطبوا فيه إلى الليل ، وساروا إلى غد ذلك اليوم . فلما أصبحوا صعدوا بالديدبان إلى رأس الدفل ، فلم ير شيئا . فزلوا ، فلما صلوا العصر ، قال محمد بن بابشاد أرى آثار الجبال ، فقالوا ما نرى شيئا . فقال للديدبان اصعد ، فلما صعد الديدبان ، واستقر على

* في هذا تمثيل من الرمان واناخذاه ، وهو محمد بن بابشاد نفسه ، وكان من مشاهير لنواخذة . انظر عنه بزرك ، ص ٥ . (المؤلف)
 ** أي ما المرسى الذي نفس أنك تقرب منه ؟ انظر قاموس بزرك ، ص ٢٠٠ ، عمود ١ . (المرحوم)

رأس الدقل ، صاح رحم الله من كثر ، فسكروا واستشروا وبكوا من
شدة الفرح والسرور ، وساروا طول ايلتهم إلى قرب السحر . فلما كاد
الفجر أن يطلع قال محمد بن باشاد اطرحوا الأنجر ، فطرحوه ، وخطوا
الشراع ، وقال للربان أين نحن ، فقال في موضع كذا ، وذكر موضعا
بينه وبين ريسوت أربعين فرسخا ، فقال له محمد بن باشاد نحن على
ريسوت سوا * ، إما أن تكون بين أيدينا برمية سهم أو خذاه
المركب أو دوسا برمية سهم . فأصبحوا وهم على ريسوت سوا .
وقال محمد بن باشاد إذا كنت في البحر . وأحببت أن تعرف هل
أنت بقرب أرض أوجيل ، فانظر بعد العصر إذا انحطت الشمس ، فإنها
إذا انحطت وكان في وجهها جبل أو جزيرة تبينت .

(٣) غرق سفينة في الطريق إلى الهند

(بزرک ، ص ١٦٥ — ١٦٨)

ومن مصائب البحر المشهورة التي أثرت إلى يومنا هذا ما حدثني
به بعض التجار قال :

* أي نحن نخاه ريسوت تماما . انظر قاموس بزرک ، ص ٢٠٠ ، محمود ا .
(المبرحہ)

« خرجت في مركب من سيراف في سنة ست وثلثمائة [هـ أي ٩١٩م] يريد صيمور . وكان معنا مركب عبدالله بن الجنيد ومركب سبا . وكانت هذه الثلاثة مراكب في نهاية السكب ، ومن المراكب الموصوفة في البحر ، ونواخذتها مشهورون لهم قدر ومزلة في البحر . وفي المراكب ألف ومائتان رجل من التجار والنواخذة والبانانية والتجار وغيرهم من صنوف الناس ، وفيها من الأموال والأمتعة مالا يعرف مقداره لكثره . فلما سرنا أحد عشر يوما رأينا آثار الجبال ولوايح أرض سندان وتانه وصيمور ، وما سار هذا السير السريع قبلهم أحد فيما سمعنا . فاستبشرنا ، وسررنا ، وبشر بعضنا بعضا بالسلامة ، وأخذنا في الاستعداد ، لأننا قدرنا أننا نصبح من غد الأرض .

« ثم جاءتنا الرياح من الجبال ، فلم تضبط الشرع ، وأخذنا الخب والمطر والرعد والبرق ، فقال الربانية والبانانية نطرح الأمتعة ، فمنهم أحمد [ربان مركبنا] ، وقال لا أطرح إلا بعد أن يخرج الأمر عن يدي وأعلم أني هالك . ونزل الرجال ينزفون الجمة من الجانبين والمركبين على مثل حالنا ، كل واحد منهما ينتظر صاحبه ما يفعل من طرح أو غيره

* جمة السفينة الموضع يجتمع فيه الماء المتسرب إليها . (المترجم)

فيفعل مثله . وصبح التجار في مركبها ، وقلوا له لأحمد اطرح الأمتعة وأنت في الحبل فإنا نهلك ، فقال لا أطرح البتة ، ولم يزل الأمر يتزايد إلى أن مضت سنة أيام . فبدأ كان في اليوم السادس ، وكاد المركب أن يغوص في البحر ، فل اطرحوا الحمولة ، فلم يمكن طرح شيء ، لأن الخوازي والأعدال ثقلت بالطر ، وكان ما فيه حممئة ممتة ، فقد صار فيه ألف وحممئة من المطر . وعاجدهم الأمر ، وطرحوا القارب إلى الماء ، ونزل فيه ثلاث وثلاثون رجلا . وقيل لأحمد قم فانزل في القارب ، فقال لا أبرح مركبي ، فإنه أرجى في السلامة من القارب ، وإن تلف تلفت معه ، فلا حظ لي في الرجوع بعد تلف مالي .

قال لي هذا التاجر :

« فكثنا في القارب خمسة أيام ، ليس معنا لا ما يؤكل ولا ما يشرب ، إلى أن لم يبق فينا فضل أن نتكلم بكلمة من الجوع والعطش والشدة التي مضت علينا في البحر ، والقارب تقلبه الأمواج

* أخضاً المؤلف ورحمة هذه الخلة . ومحمون رحمة أن كل واحد في هاتين سفينتين كان يتنمر ما يفعله صاحب سمينة يجدو حدوه . والسكن الرحمة الفرنسية صحيحة . (المترجم)

** الخوازي جمع غائب للخباء وهو ، كما في قاموس المحيط ، ظرف الدهن . والأعدال جمع معدل وهو الكيل . (المترجم)

*** في قاموس المحيط المكي معروف أو ميران أو رطلان كنا الخ . أمان وجمع الماء أماناء . (المترجم)

والرياح لا ندرى هو فى البحر أم لا . ولشدة الجوع وما نحن فيه أومينا إلى بعضنا بعضاً أن نأكل واحداً منا . وكان معنا فى القارب صبي سمين لا يبلغ ، وكان أبوه فى جملة من تخلف فى المركب ، فعزمنا على أكله . فأحسَّ الصبي بذلك ، فرأيته وهو ينظر إلى السماء ويحرك شفطيه وعينيه تحريكاً خفياً ، فامضت ساعة حتى رأينا آثار الأرض . ثم لاحت لنا الأرض ، ثم جنح القارب على البر ، وانقلب القارب ودخله الماء ، وليس لنا قوة للقيام ولا لحركة . وإذا برجلين قد نزلا إلى القارب ، فقالا لنا من أين أنتم ، فقلنا نحن من مركب فلان . فأخذوا بأيدينا ، وأخرجونا إلى الأرض ، فوقعنا على وجوهنا مثل الموتى ومضى واحد منهما يعدو على وجهه ، فقلت للآخر أين نحن ، فقال هذا الدخان الذى تراه من التيز ، وقد راح صاحبي إلى القرية ، فمعدنا الزاد والماء والثياب ، فحملونا إلى البلد .

« وهلك جميع أهل المراكب الثلاثة ، فلم يسلم منهم أحد إلا نفر من الذين كانوا فى القارب . وكان فى جماتهم ربان المركب أحمد ، وكان اسمه بقى . وكان قد زاد تلف هذا المركب وما فيها من المعاش فى اختلال سیراف وصيمور لعظيم ما كان فيها من الأموال ووجوه النواخذة والربان والتجار . »

(٤) عبور البحر من عيذاب إلى جدة

(ابن جبير ، ص ٧٢ — ٧٥)

وفي يوم الاثنين الخامس والعشرين لربيع الأول المذكور ، وهو الثامن عشر من يولييه الخامس والعشرين من يولية بالتقويم الحريجورى ، عام ١١٨٣ م ، ركبنا الجارية للعبور إلى حُدّه . فأقنا يوما ذلك بالمرسى لركود الريح ، ومغيب النواتية . فلما كان صبيحة يوم الثلاثاء بعده ، أفلما على بركة الله عز وجل ، وحسن عونه المأمول

فتمادى سيرنا فى البحر ، يوم الثلاثاء السادس والعشرين لربيع الأول المذكور ، ويوم الأربعاء بعده بريح فآرة المهب . فلما كان العشاء الآخرة من ليلة الخميس — ونحن قد استبشرنا برؤية الطير المحقة من برّ الحجاز — لمع برق من جهة البر المذكور ، وهى جهة الشرق . ثم شأ نوء أظلم له الأفق ، إلى أن كسا الأفق كلها ، وهبت ريح شديدة ، صرفت المركب عن طريقه راجعا وراءه ، وتمادى عصف الرياح ، واشتدت خاكة الظلمة وعمت الأفق ، فلم ندر الجهة المقصودة منها ، إلى أن ظهر بعض النجوم فاستدل بها بعض الاستدلال ،

وَحُطَّ القلع إلى أسفل الدقل* ، وهو الصارى . وأثنا ليلتنا تلك في هول يؤذن باليأس ، وأرانا بحر فرعون بعض أهواله الموصوفة ، إلى أن أتى الله بالفرج مقترناً مع الصباح . فهذا قياد الريح ، وأقشع الغيم ، وأصحت السماء ، ولاح لنا بر الحجاز على بُعد لا نبصر منه إلا بعض جباله ، وهى شرق من جدة ، زعم ربان المركب ، وهو الرائس** ، أن بين تلك الجبال التى لاحت لنا وبرّ جدة يومين سيرا على الأرض . والله يسهّل لنا كل صعب ، وييسّر لنا كل عسير ، بمزته وكرمه .

فجرينا يومنا ذلك — وهو يوم الخميس المذكور — بريح رُخاء طيبة ، ثم أرسينا عشيةً فى جزيرة صغيرة فى البحر ، على مقربة من البر المذكور ، بعد أن لقينا شعاباً كثيرة ، يكسر فيها الماء ويضحك علينا*** . فتخللنا أثناءها على حذر وتحفظ . وكان الربان بصيراً بصنمته

* كان ابن جبر حاداً من أسبانيا . وكان هو وقراؤه فيها يألفون الالفاظ البحرية المستعملة فى البحر المتوسط ، ولهذا كان حريصاً على شرح الاصطلاحات الشائعة فى المحيط الهندى . (المؤلف)

** هكذا فى طدى جويه (ص ٧٣) وترد هذه الكلمة أيضاً فى ابن بطوطة ، ج ٤ ، ص ١٨٥ ؛ كما يوردها دورى ، الجزء الأول ، ص ١٤٩٦ . ولكن المؤلف كتبها « الرئيس » . (المترجم)

*** هكذا فى طدى جويه (ص ٧٣) وانظر الهامش e فى تلك الصفحة . (المترجم)

حادثاً فيها ، نخلصنا الله منها ، حتى أرسينا بالحيرة المذكورة ، ونزلنا إليها ، وبتنا بها ليلة الجمعة التاسع والعشرين لربيع الأول المذكور . وأصبح الهواء راكداً ، والريخ غير متفصة إلا من أخمة التي لا توافقنا ، فأقمنا بها يوم الجمعة المذكور . فما كان يوم السبت المولى ثلاثين أول ربيع الآخر ، تنفست الريح بعض نفس ، فأقامنا بذلك النفس ، سير سيراً رويداً . وسكن البحر حتى خيل لساظره أنه يحس زجاج أزرق ..

وفي عشي يوم الأحد ثابته ، أرسينا بمرسى يعرف بأبحر* ، وهو على بعض يوم سيرا على الأرض من جدة ، وهو من أعجب المراسي وضعا . وذلك أن خليجاً من البحر يدخل إلى البر ، والبر مطيف به من كلتا حافتيه ، فترسى الجلاب منه في قرارة مكنته هادئة . فلما كان سحر يوم الاثنين بعده ، أفلعنا منه على بركة الله تعالى بريح فاترة ، والله الميسر لا رب سواه . فلما جن الليل أرسنا على مقربة من جدة ، وهي بمراى العين منا . وحالت الريح صبيحة يوم الثلاثاء بعده بيننا وبين دخول مرساها ، ودخول هذه المراسي صوب المرام ، بسبب كثرة الشهاب والتفافها . وأبصرنا من صنعة هؤلاء الرؤساء والنواتية في التصرف

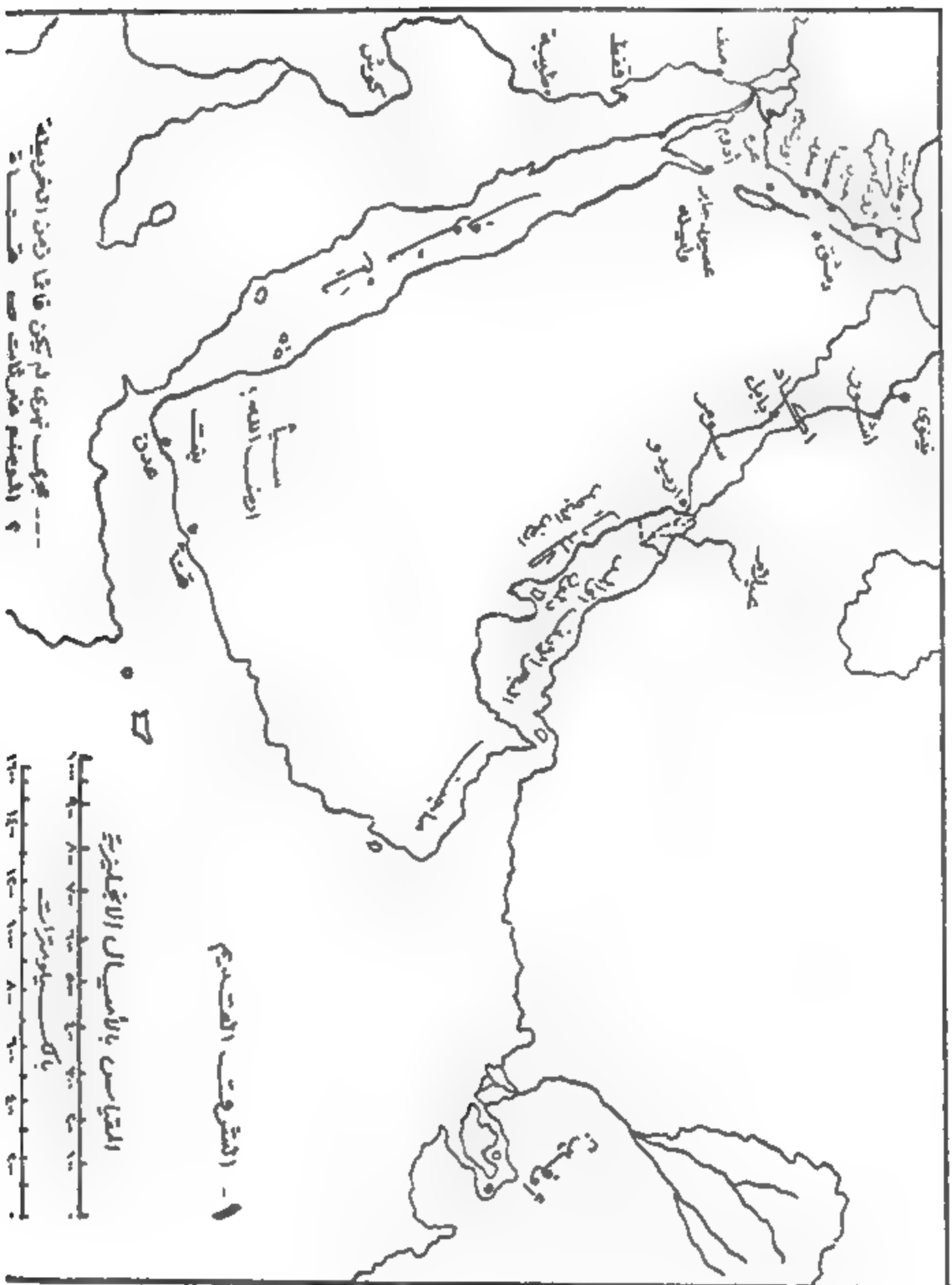
* يقول رايت في سفره لابن حبر (ص ٧٤ ، هامش ب) به يدوان في هذا الاسم تصحيفاً . (المترجم)

بالجلبة أثناءها أمرأضخما ، يَدْخُلُونَهَا عَلَى مضائق ، ويَصْرَفُونَهَا خِلَالَهَا
تَصْرِيفِ الْفَارِسِ لِلْجَوَادِ الرَّطْبِ الْعِثَانِ ، السُّلْسِ الْقِيَادِ ، وَيَأْتُونَ فِي
ذَلِكَ بِمَعْجَبٍ يَضِيقُ الْوَصْفَ عَنْهُ . وَفِي ظَهْرِ يَوْمِ الثَّلَاثَاءِ الرَّابِعِ مِنْ شَهْرِ
رَبِيعِ الْآخِرِ الْمَذْكُورِ ، وَهُوَ السَّادِسُ وَالْعِشْرُونَ مِنْ شَهْرِ يُولِيهِ ، كَانَ
نَزُولُنَا بِجَدَّةٍ حَامِدِينَ لِلَّهِ عَزَّ وَجَلَّ

[وَيَذْكُرُ ابْنُ جُبَيْرٍ بَيْنَ أَخْطَارِ الرِّحْلَةِ] ضَعْفُ غُدَّةِ الْمَرْكَبِ ،
وَإِخْتِلَالُهَا * ، وَاقْتِصَامُهَا الْمَرَّةَ بَعْدَ الْمَرَّةِ ، عِنْدَ رَفْعِ الشَّرَاعِ أَوْ حَطِّهِ ، أَوْ
جَذْبِ مِرْثَسَى مِنْ مَرَاسِيهِ . وَرَبَّمَا سَنَحْتُ ** الْجَلْبَةَ بِأَسْفَلِهَا عَلَى شَعْبٍ مِنْ
تِلْكَ الشَّعَابِ أَتْنَاءَ تَخَلُّلِهَا ، فَتَسْمَعُ لَهَا هَذَا أَبُوْذَنْ بِالْيَأْسِ فَكُنَّا فِيهَا نَمُوتُ
مَرَارًا وَنَحْيَا مَرَارًا ...

* تَرْجُمَةُ الْمَوَاقِفِ لِهَذِهِ الْكَلِمَةِ (derangement) أَصَحُّ مِنْ تَرْجُمَةِ ر . ح .
بِرُودْ هَرَسْت (R. J. C. Broadhurst) (The Travels of Ibn Jubayr)
لندن (١٩٥٢) لها (ص ٧٠) : [being] entangled . (المَرْجَمُ)
** بِمَعْنَى جَنْجَتِ . (المَرْجَمُ)

الخزائن

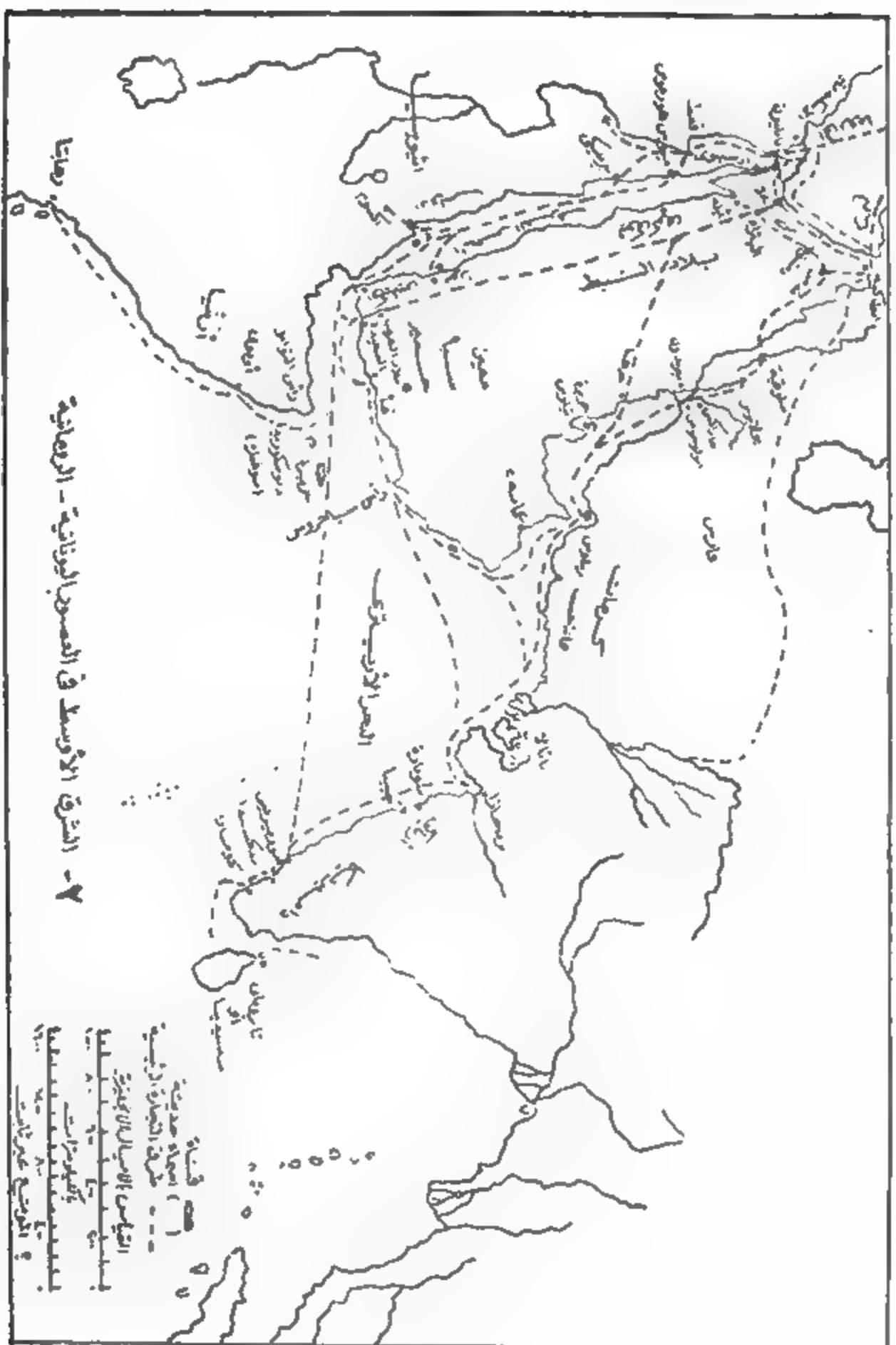


ملاحظات على الخريطة (١) بقلم المترجم

(١) أرض الله God's Land في النقوش المصرية القديمة هي ، في رأي شُف (ص ٦١ و ١٣٢) ، جنوب غرب الجزيرة العربية أي اليمن ؛ وفي رأي داورتي (المرجع المذكور في هامش ٧ ، ص ١٧٠ — ١٧٢) الجزيرة العربية عامة . ويربط داورتي بينها وبين « أرض البحر » ؛ انظر هامش ٧ وما يتصل بهامش ١٠ من متن .

(٢) البحر الأدنى أو المرّ Lower or Bitter Sea في النقوش الأكدية هو الخليج الفارسي ، ويقابله فيها البحر الأعلى Upper Sea ، وهو البحر المتوسط .

(٣) يَمُّ سُوْف : الاسم العبري القديم للبحر الأحمر ، ومعناه « بحر العشب » . وكان اليهود القدماء يسمون البحر الأحمر أيضاً « يَمُّ مِصْرَايِم » أي « بحر مصر » (سفر إشعيا ١١ : ١٥) .

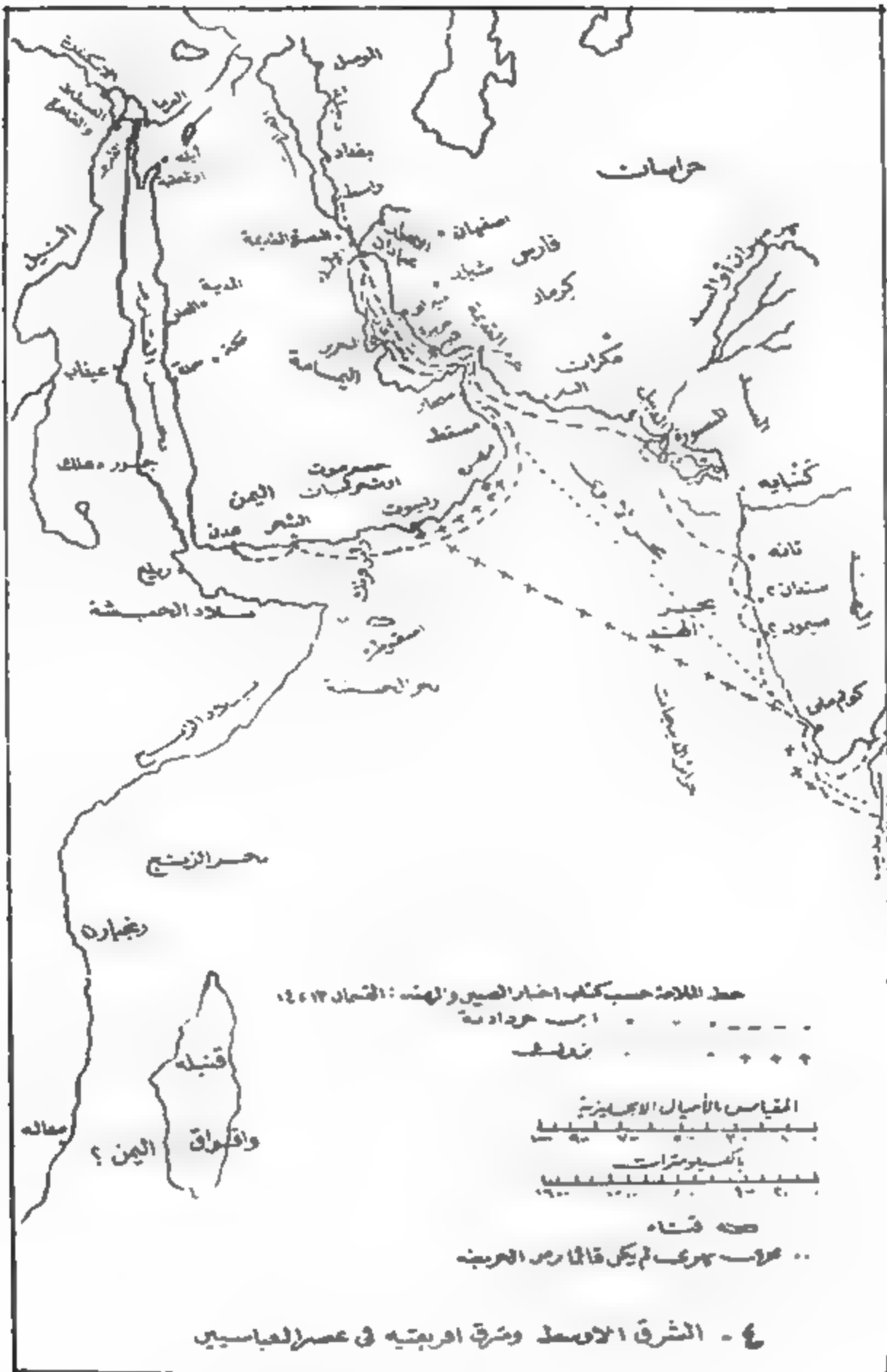


ملاحظات على الخريطة (٢) بقلم المترجم

(١) أرسينوى Arsinoe : انظر عنها شف (ص ٦٨) وحزين :
Arabia and the Far East (ص ٨٦) .

(٢) تاروباني Taprobane أو سييليديا Sielediba (لا Sielediva
كما يكتبها المؤلف) : هي جزيرة سيلان . انظر شف (ص ٢٤٩) ،
ورواسون : Intercourse between India and the Western World
(ص ١٤٩) .

(٣) نلكيندا Nelcynda : انظر شف ، ص ٢٠٨ .



ملاحظات على الخريطة (٤) بقلم المترجم

(١) جزائر الديبجات : هي جزائر لكادايف وملدايف . انظر
بزرک ، ص ٢١٦ - ٢١٧ . ويقول فران (في كتابه المذكور في
هامش ٦٥ ، الجزء الأول ، ص ٢ ؛ وبجانبه المذكور في هامش ٤٠ ،
ص ٢١٤ - ٢١٥) إن الكلمة « ديبجات » مكونة من « دب »
المأخوذة من دڤيا dvipa « جزيرة » في السنسكريتية وسهالة اجمع
« جات » في الفارسية ، فالعنى هو « جزيرة » .

ويهدء المناسبة أشء إلى أن الملم سليمان المهرى في رهاىجه (المخطوط
العربى رقم ٢٥٥٩ بالمكتبة الوطنية في باريس) يسمى جزر لكادايف
« جزر الفال » (الورقة ٢٣ ب و ١٦٨) أو « جزر الفالات » (١٧٤) ،
بينما يسمى جزر ملدايف « جزر الذهب » (١٢٤ و ٥٢ ب و ١٥٣
و ١٧٠ و ١٧٥ و ١٨٢ و ١٩٠) . انظر فران في كتابه المذكور في
هامش ١٠٧ (ص ٢٤٠ - ٢٤١) ، وفي مقاله عن سليمان المهرى
بدائرة المعارف الإسلامية ، النسخة الإنجليزية ، المجلد الرابع ، ص ١٥٣٠ .
وقد ورد ذكر الديبجات في مروج الذهب للمسعودى (ج ١ ،
ص ٣٣٨ : الدابيات) ، كما ذكرها سليمان التاجر (طرينو ، ص ٧)
وبزرک (ص ٦١ و ١٦٣) .

(٢) ريسوت : انظر بزرک ، ص ٢١٨ ، عمود ١ .

(٣) سندان : بكسر السين أو فتحها . ويرى ناشر كتاب بزرك (ص ٢٢٦) أنه تقوم مكانها الآن قرية سنجان (بكسر السين أو فتحها) على الساحل الغربي للهند بين دمان Daman وستين Bassein ، وتسمى هذه القرية سانت جون St. John في الحرائط الإنجليزية . ولكن يرى ه . م . إليوت في كتابه The History of India (الجزء الأول ، ص ٤٠٣) أنها دمان نفسها .

(٤) شجر لبان أو اللبان : انظر بزرك ، ص ٢١٩ عمود ب — ٢٢٠ عمود أ .

(٥) صيمور أو سيمور : الكتابة الأولى أغلب . وفي بزرك ص ١٠٥ : صامور ، ولكن صيمور في سائر المواضع (انظر الكشف الجغرافي ص ٢٢١ ، عمود أ) . وهي سيملا Symulla في كتاب بريبلوس وسيملا Symulla عند بطليموس ، وتقوم مكانها الآن تشول Chaul إلى الجنوب من بومباي بنحو ٢٥ ميلا . انظر بزرك ، ص ٢٢٧ ؛ وشف ، ص ٢٠٠ — ٢٠١ .

(٦) كناية : هكذا يكتبها الإسطخري (ص ١٧٢ و ١٧٣ و ١٧٦ و ١٧٧ و ١٧٩) ، وابن حوقل (ص ٣١٩ و ٣٢٤ و ٣٢٥ و ٣٢٧) ، والقدسى (ص ٥٢ و ٤٧٧ و ٤٨٤ و ٤٨٦) ، والسمودي في مروج

الذهب (الجزء الأول ، ص ٢٥٣ و ٢٥٤ : واحد ، الثالث ، ص ٤٧) ،
والمعلم سليمان المهرى فى زهائحه (مخطوط العرب رقم ٢٥٥٩ بالمكتبة
الوطنية فى باريس ، الورقة ١٥٤ و ٦٤ ب) . ويكتبها ابن بطوطة
(ج ٤ ، ص ٥٣) : كنباية (كسر الكاف) . ويكتبها ابن حرداده
(ص ٥٦) كنبايا ؛ وبرك (ص ١٢٣) : كنبات . وهى كنباي
Cambay فى الخرائط الإنجليزية على الخليج السمنى بنفس الاسم ، انظر
برك ، ص ٢٢٥ .

(٧) بحر لا روى : انظر برك ، ص ٢٢٩ . س ٧ - ٩ .
ويذكره المسعودى فى مروج الذهب ، الجزء الأول ، ص ٣٣٠ و ٣٣٢
و ٣٣٣ و ٣٣٥ .



ملاحظات على الخريطة (٥) بقلم المترجم

(١) جزائر أندمان : هكذا في برك (اطار الكشف الجغرافي ، ص ٢٠٩ ، عمود ب) . ولكن تكتب « أندمان » في كتاب سليمان التاجر (ط رينو ، ص ١٠) ومروح الذهب لعمودي (ج ١ ، ص ٣٢٩) . ورهانج سليمان المهري (المخطوط العربي رقم ٢٥٥٩ بالمكتبة الوطنية في باريس ، الورقة ٢٥ ب و ٦٨ أ) . وهي أندمان Andaman أيضا في الخرائط الأوربية الحديثة .

(٢) بالوس أو فنصور : هي باروس Baros الآن ، كما يرى ناشر كتاب برك (ص ٢٦٣) . ويؤيده في هذا دي جوبه في ابن خردادبه (ص ٦٦ هامس f) : وكذلك قران في مقاله عن الواقع بدائرة الممارف الإسلامية (النسخة الإنجليزية ، المجلد الرابع ، ص ١١٠٨ ب) ، حيث يقول عن باروس تلك إن العرب يسمونها بالوس أحيانا وفنصور (Pancur في لغة الملايو) أحيانا أخرى .

ويرد ذكر بالوس في كتاب ابن خردادبه ، ص ٦٦ . أما فنصور فيذكرها برك (ص ٣٠ و ٩٠ و ١٢٥ و ١٢٦) ، وسليمان التاجر (ط رينو ، ص ٨) ، وابن العقيه (ص ١٦) ، وابن رسته (ص ١٣٨) ، وسليمان المهري في رهانجه (المخطوط العربي رقم ٢٥٥٩ بالمكتبة الوطنية في باريس ، الورقة ٧٨ ب و ٧٩ ب و ٨١ ب) .

(٣) حابة : ذكرها ابن خرداذبه ص ١٦ و ٦٦ و ٦٧ .

(٤) الرامنى أو الرامى : هى سومطرة فى رأى ناشر كتاب بزرك (ص ٢٦٠ ، س ١١ ؛ و ٢٦٩ ، س ٢٣ - ٢٤) ، وفران (المرجع المذكور فى هامش ٦٥ ، ج ١ ، ص ٢٥ ، الهامش الثانى) ، ودى جويه (ابن خرداذبه ، الترجمة الفرنسية ، ص ٤٤ ؛ والمقدسى ، ص ١٤ ، هامش ب) ، وناشر مروج الذهب المسمودى (ج ١ ، ص ٤٠٢) .

وقد ورد ذكر الرامنى فى كتاب ابن الفقيه (ص ١٠) ، ومروج الذهب (ج ١ ، ص ٣٤٣) ، كما ذكرها سليمان التاجر (ط رينو ، ص ٨ و ٩) . أما الرامى فقد ذكرها ابن خرداذبه (ص ٦٥) ، وأبو زيد السيرافى (ص ٨٩) ؛ ويسمىها المقدسى (ص ١٤) الرمى (بدون ألف) .

(٥) الزابج : يكتبها المؤلف Al-Zābag أو Al-Zābij ، ولكن يرى فران (فى كتابه المذكور فى هامش ٦٥ ، ج ١ ، ص ٧ ؛ وفى مقاله عن « الزابج » فى دائرة المعارف الإسلامية ، النسخة الإنجليزية ، المجلد الرابع ، ص ١١٨٢) أن القراءة الأولى وحدها (بفتح الباء وعدم تعطيش الجيم) هى الصحيحة . وهو يرى فى المرجع الثانى (١١٨٢ - ١١٨٣ ب) وفى مقاله المذكور فى هامش ٤٠ (ص ٢٥٤) أنها جزيرة سومطرة . ولكن يرى ناشر كتاب بزرك (ص ٢٣١ - ٢٣٣) أنها جاوة ، ويتابعه فى هذا كاتب مادة « كله » بدائرة المعارف الإسلامية

(النسخة الإنجليزية ، المجلد الثانى ، ص ٦٦٩) ؛ وهذا هو أيضاً رأى
ناشر مروج الذهب (ج ٩ ، Index Général ، ص ٢٩٣ ب) .

وقد ورد ذكر الزايح فى كتاب برك (ص ٧ و ٨ و ٦٢ و ١٣٧
و ١٥٠ و ١٥٤ و ١٨٠ و ١٨٦) ، كما ذكرها ابن الفقيه (ص ١٠ — ١٣
و ١٥ و ١٦) ، وابن خردادبه (ص ١٦ و ٦٥ و ٦٨) ، وابن رسته
(ص ٨٧ و ٨٨ و ١٣٧) ، والسمودى فى كتاب التبيه والإشراف
(ص ٥٥ و ٦١ و ٦٨) ، وسليمان التاجر (طرينو ، ص ١٨ و ٢٣) ،
وأبو زيد السيراف (ص ٨٩ و ٩١ و ٩٤ و ٩٥ و ١٠١) .

(٦) زيتون : يؤيد مارتن هارتمان (فى مقاله عن الصين China
بدائرة المعارف الإسلامية ، المجلد الأول ، ص ١٨٤٣) الرأى القائل
إنها تشوان — تشو Chuan chow . ولكن يرى فران (المرجع
المذكور فى هامش ٦٥ ، ج ١ ، ص ١١) أنها نسو — تونج Tseu-lung ،
من موأىء إقليم فو — كن Fu-kien . وانظر فى هذا الصدد أيضاً حزين :
Arabia and the Far East ، ص ١٧٨ و هامش ٣ فيها ، و ص ١٩٧
و هامش ٢ فيها .

ولا يرد اسم زيتون إلا فى المصادر العربية المتأخرة ؛ انظر هارتمان ،
المرجع المذكور .

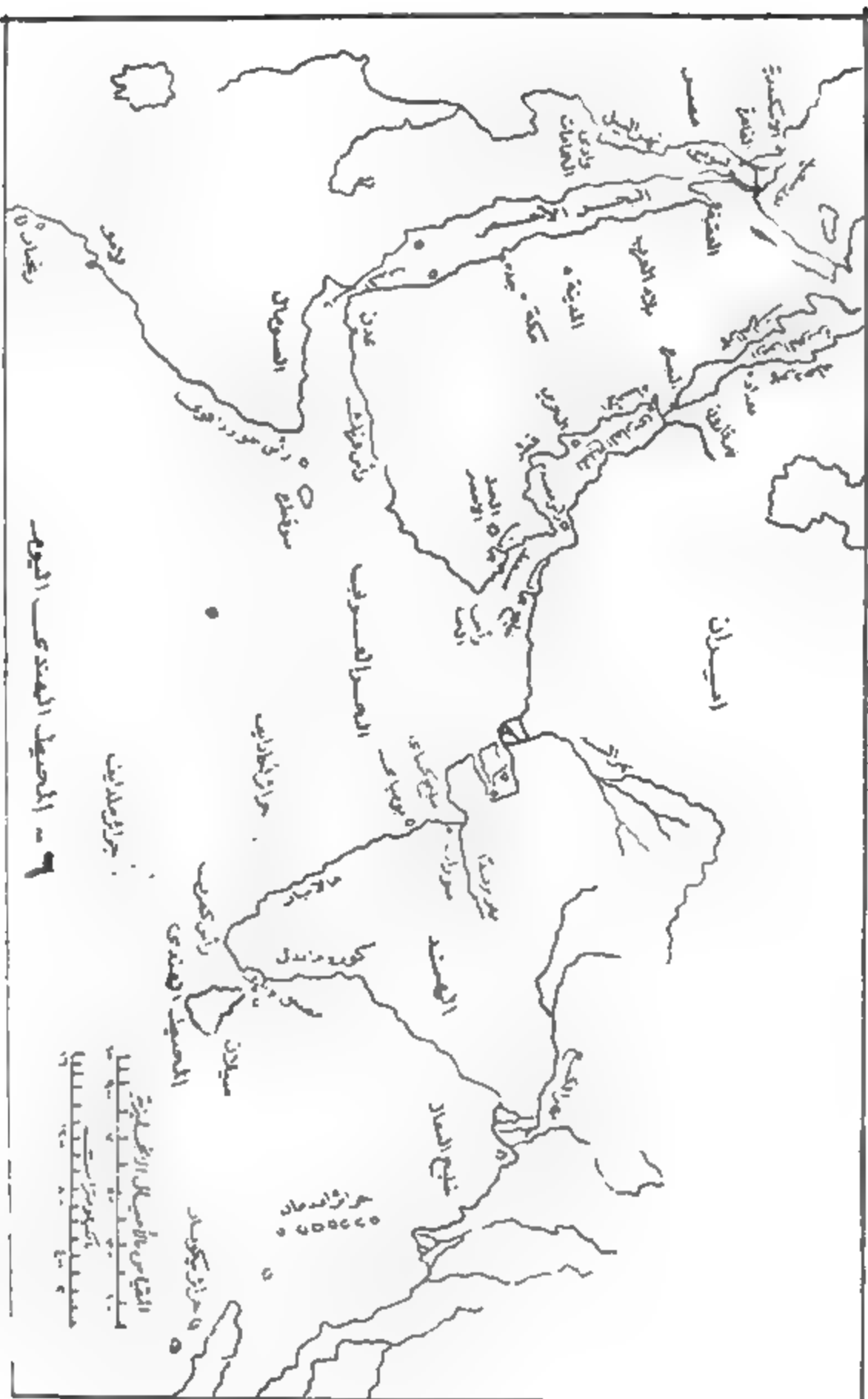
(٧) كُندَرَنْج : هكذا عند ابن الفقيه (ص ١٢) ، وسليمان التاجر (طرينو ، ص ١٩) ؛ ولكن بكتبها السمودي (مروج الذهب ، ج ١ ، ص ٣٣٠ و ٣٤٠) : كِرْدَنْج . ويرى فران (المرجع المذكور في هامش ٦٥ ، ج ١ ، ص ١٦) أنه يجب تصحيح هاتين السكتابتين إلى كُنْدَرَنْج Kundrang . وبكتبها المؤلف Kanduranga ، وهي قريبة من كتابة فران . ويرى فران أيضاً أن كندرنج هي رأس سانت حاك St. Jacques الآن .

(٨) لنجبالوس : هكذا عند سليمان التاجر (طرينو ، ص ٩) ، ولكن بكتبها ابن الفقيه (ص ١٦) لَنُكْبَالوس ، وابن خردادبه (ص ٦٦) أَلَنُكْبَالوس ، وبزرك (ص ١٢٧) لَجَبَالوس . ويقول دي جويه (ابن الفقيه ، ص ١٢ ، هامش e) إنه يبدو أن الجزء الثاني من لنج (لنك) بالوس (أي بالوس) ممناه « جزيرة » . فإذا صحّ هذا كان المعنى « جزيرة لنج (لنك) » ؛ ويؤيد هذا أن ابن الفقيه (ص ١٢) يتحدث عن قوم يقال لهم لنج ، وذلك حيث يقول : « فإذا جاوزوه [بحر الهر كند] صاروا إلى موضع يقال له كله بار بينه وبين هر كند جزائر قوم يقال لهم لنج لا يعرفون لغة ولا يلبسون الثياب ... » . وقد حرفها السمودي (مروج الذهب ، ج ١ ، ص ٣٣٨) إلى ألنجهالوس .

(٩) جزيرة النيان : تسمى في الخرائط الأوربية الحديثة نياس Niyas ، وهذا الاسم محرف من « نيان » . انظر ما يقوله في هذا الصدد ناشر كتاب بزرك (ص ٢٤٥ - ٢٤٧) ودى جوبه في كتاب ابن حردادبه (ص ٦٦ ، هامش ١) .

وقد ورد ذكر النيان في كتاب بزرك (ص ١٢٥ و ١٢٦) ، كما ذكرها سليمان التاجر (طرينو ، ص ٨) .

(١٠) بحر سنخى : هكذا يكتبها فران مصححا « سنجى » في المصادر العربية (مروج الذهب ، ج ١ ، ص ٢٤٣ و ٣٤٥ ؛ وبزرك ، ص ٨٦ ؛ وسليمان التاجر ، طرينو ، ص ٢٠ ؛ وابن الفقيه ، ص ١٦ [في ص ١٣ : سنج]) . انظر فران ، المرجع المذكور في هامش ٦٥ ، ج ١ ، ص ٤١ هامش ١ ، و ٥٠ هامش ٤ ، و ٥٩ هامش ٣ ؛ وهو يرجعها إلى Tchang-hai (تنطق Čan-khay) في الصينية ، ومعناها « البحر العظيم » ، ويُقصد بها ذلك الجزء من بحر الصين الواقع بين جزيرة هاينان والمضايق التي بين فرموزة وبر الصين . ويكتبها المؤلف « البحر السنخى » ، ولا أدري مرجعه في ذلك .



اللوحات

اللوحة الأولى

سفينة شراعية عربية حديثة في المحيط الهندي

سفينة من طراز البوم صالحة للياه العميقة كانت تشتغل بالتجارة بين الكويت وزنجبار عام ١٩٣٩ . وتختلف هذه السفينة من بعض الوجوه عن السفن الشراعية العربية في القرون الوسطى :

(١) فألواحها مسمرة لا مخططة ،

(٢) ولها دفة في المؤخرة لا دفتان على الجانبين ،

(٣) ومعداتها حديثة الطراز بعض الشيء .

ولكن من المحتمل أنها احتفظت بطابع القرون الوسطى من هذه الوجوه :

(أ) أنها تنتهى بطرف حاد في كل من المقدمة والمؤخرة ،

(ب) وأن لها صاريين ،

(ح) وأن لها شرعاً مثانة عالية افتطعت زاوية مقدّم كل منها .

(تصوير أ . فليز A. Villiers)

اللوحة الثانية

سفينة مصرية قديمة

إحدى سفن أسطول حتشسوت الذى ذهب إلى ببت حوالى ١٤٩٥ ق . م ؛ وهذا الرسم منقول عن صور بارزة على جدران الدبر الحجرى .
والشراع المربض هو أهم ما يلفت النظر . ولا يمكن التعويل على النسب . ولكننا نلاحظ أن كل قرينة مكونة من قائمتين من الخشب مربوطتين بحبل بهضهما إلى بهض ؛ إذ لم يمكن العثور على قوائم خشبية الواحدة منها طويلة طولا كافيا . وليس الشراع فى الحقيقة ممدوداً عبر السفين طولا كما يبدو ، فإن جهل الفنان بالنسب والأبعاد هو الذى أملى عليه هذا الوضع . والحبل الجالونى rope truss الذى يرى أسفل الشراع كان يراد به تقوية الهيكل ومنع التقوس فى الوسط إلى أعلى . وكانت المجاديف والشرع تستعمل معاً . ومعدات السفينة كثيرة . وفيها رجلان يقوم كل منهما على دفة جانبية .

(من كتاب ج . س . ل . كلاوز Sailing Ships : G. S. L. Clowes)

(لندن ، ١٩٣٢) ، ص ٢٣ . والرسم الأصيل تجده فى كتاب ا .

نيفيل The Temple of Deir el Bahari : E. Naville ، الجزء الثالث

(لندن ، ١٨٩٨) ، اللوحة ٧٣ .)

اللوحة الثالثة

سفينة شراعية رومانية

من تابوت عثر عليه في صيدا وهو الآن في متحف بيروت ،
ويحتمل أنه يرجع إلى القرن الثاني الميلادي . وهذا هو نمط سفن
الحبوب التي كانت تحرى بين الإسكندرية وروما . لاحظ الأردمون
artemôn والشراع الصغير المشدود إليه .

(من كتاب ج . كوتنمو Conteneau ، La civilisation phenicienne .
(باريس ، ١٩٢٦) ، ص ٢٧٢ .)

اللوحة الرابعة

سفينة أجنتا Ajanta

من صورة على حدار كهف في أجنتا ، إلى الشمال الشرقي من
بومباي ، قد ترجع إلى حوالي ٦٣٠ م . ويبدو أن الشرع المربعة الثلاثة
من الطراز المستعمل في اليككات Junka الصينية ، وطولها أكبر من
عرضها . لاحظ الشرع المشدود إلى طرف السفينة الأمامي ، والعين
المرسومة على مقدمها ، والخيار على ظهر مؤخرها ، والدفتين الحابيتين ،
والشرع القائم بين شرع الطرف والشرع المربع الأمامي .

(من : Ajanta, The Colour and Monochrome Reproductions)

شرح ج . يرداني G. Yazdani وآخرين (أكسفورد ، ١٩٣٠) ،
الجزء ٢ part الثاني ، اللوحة ٤٢ .)

اللاوحة الخامسة

مركبان بيزنطيان لهما شراعان مثلثان

من مخطوط يوناني في المكتبة الوطنية بباريس (المخطوط اليوناني رقم ٥١٠ ، الورقة ٣) ، يرجع إلى حوالي ٨٨٠ م . ومن الجلي في الصورة العليا أن الجزء الأمامي من الشراع مدبب ، لم تُقَطَّع زاوية مقدمه كما هي الحال في شراع المحيط الهندي . فمن المحتمل إذن أن هذه المرحلة الأخيرة من التطور نبتت في البحر المتوسط . والدروز (*) seams الأساسية في قماش القلاع عمودية كما في السفن العربية الحديثة ذوات الشراع المثثة ، وذلك للتقليل من خطر التمزق فيما يبدو . انظر ر . ل . بوين Arab Dhows of Eastern Arabia : R. L. Bowen (رحبوت ، ماساشوستس ، ١٩٤٩) ، ص ٣٠ . وقد قامت المكتبة الوطنية بتصوير هذه الصورة الفوتوغرافية .

(*) جمع دَرُوز ، وهو دية الخياكة ، ويقول امروز اداي إنها معرفة . (المترجم)

اللوحة السادسة

مرك بيزنطى آخر ذو شراع مئاث

الورقة ٣٦٧ ب من نفس المخطوط الذى نقلت عنه اللوحة الخامسة .
وتبدو هما الخصائص نفسها ، كما ترى دفة على الجانب الأيمن . وقد
قامت المكتبة الوطنية فى باريس بتصوير هذه الصورة الفوتوغرافية .

اللوحة السابعة

سفينة الحريرى

من نسخة مخطوطة لقامات الحريرى فى مجموعة شيفر Schefer ،
المكتبة الوطنية بباريس ، المخطوط العربى رقم ٥٨٤٧ ، الورقة ١١٩ ب ؛
رسمها كاتب المخطوط ، وهو رجل من مدينة واسط بأرض الجزيرة ،
عام ٦٣٤ هـ (١٢٣٧ م) . ومن الجلى أن الرسام لم يكن من رجال
البحر . ويمكن أن نميز على وجه اليقين ، من بين ظواهر بحيرة كثيرة ،
الخصائص الآتية : الخيوط التى تثبت الألواح بعضها إلى بعض ، ودفة
المؤخرة ، والمرساة التى على شكل الخطاف ، والملاحين وهم ينزفون الماء
من السفينة ، والديديان ، والتجار فى بلنجاتهم . انظر أ . بلوشت
Musulman Painting : F. Blochet (لندن ، ١٩٢٩) ، اللوحة ١٧ :
مركب على الفرات . وقد قام موظفو المكتبة الوطنية فى باريس بتصوير
هذه الصورة الفوتوغرافية .

اللوحة الثامنة

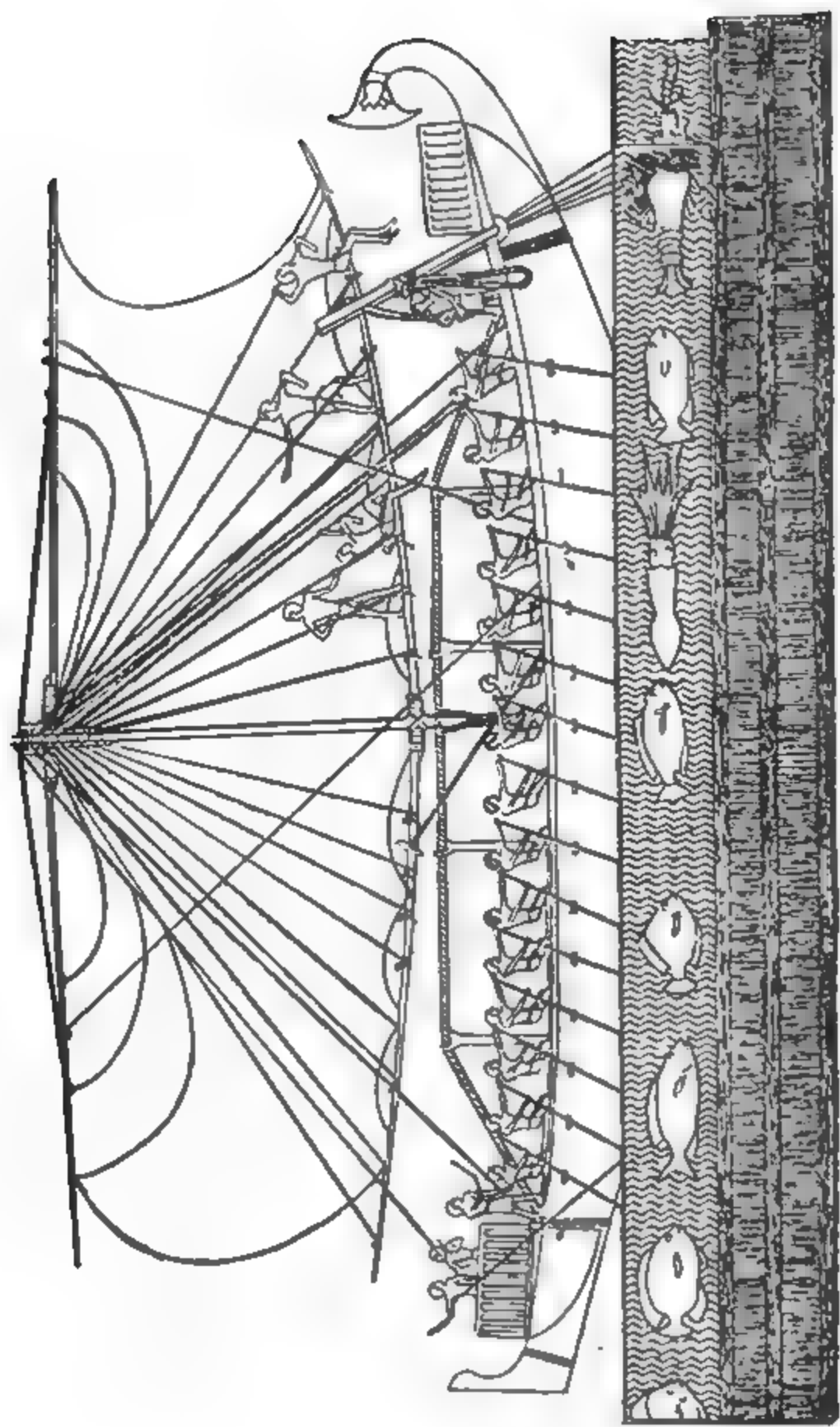
قارب خفيف مشدود الألواح باللايف يستعمل قرب الشاطئ،

على الشاطئ، في الشجر بخضرموت عام ١٩٣٩ . وطريقة الخياطة
القديمة ، التي تمثلها هذه الصورة ، لم تبقى الآن إلا في الأماكن البعيدة
كل البعد .

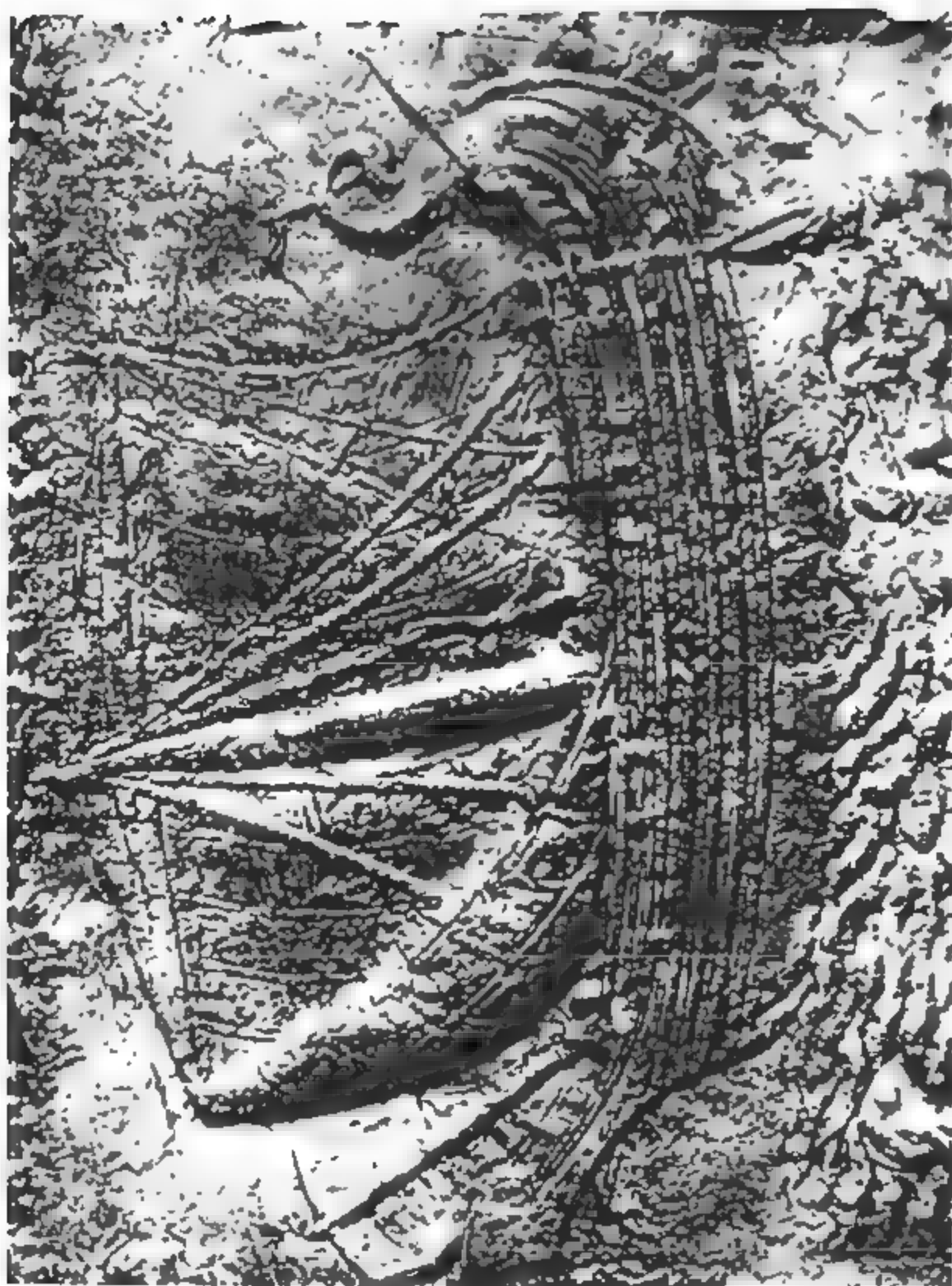
(من تصوير أ . فليرز A. Villiers)



الروحة الأولى

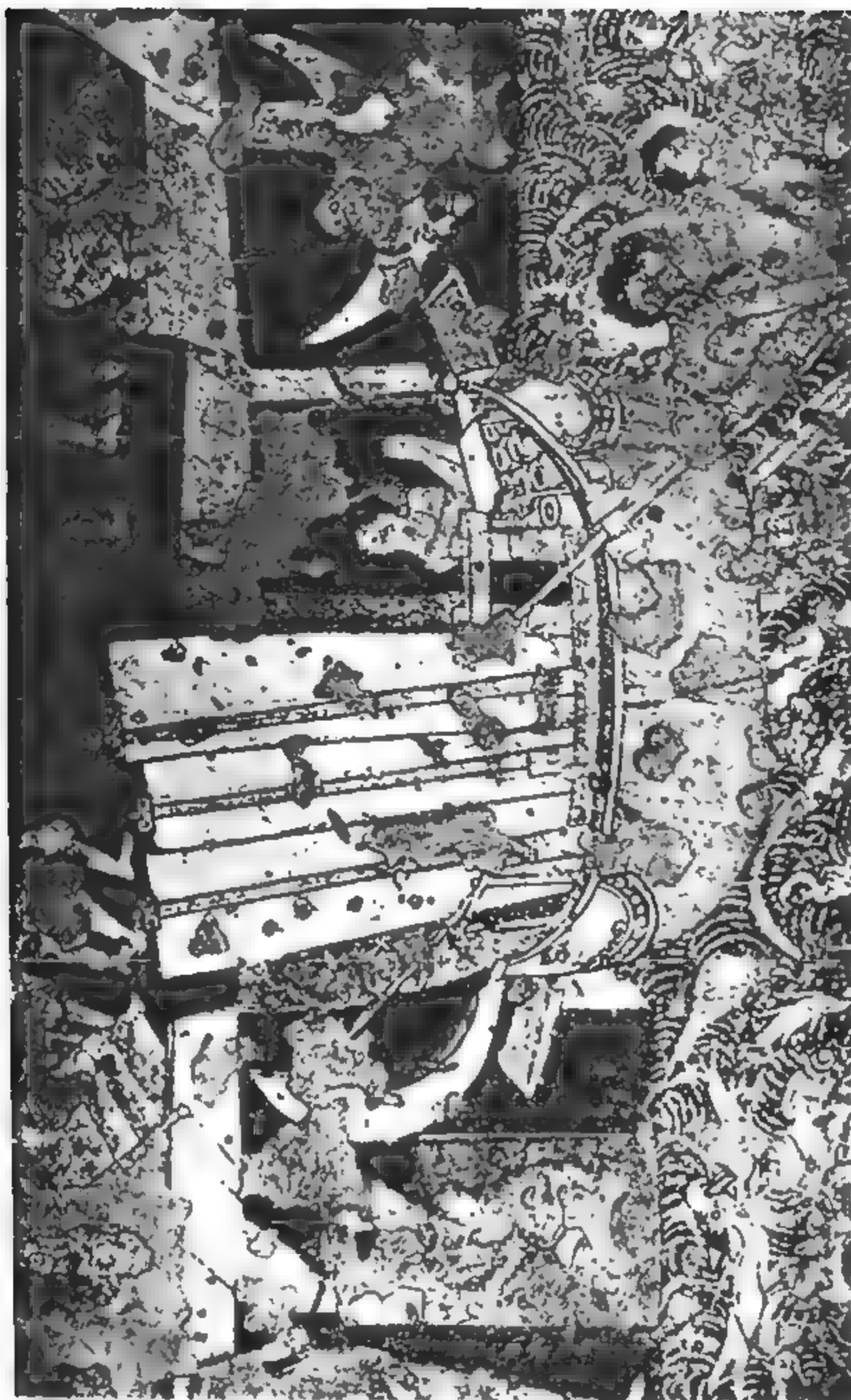


المرجة الثانية



الأميرة الدالة

الموجة الرابعة



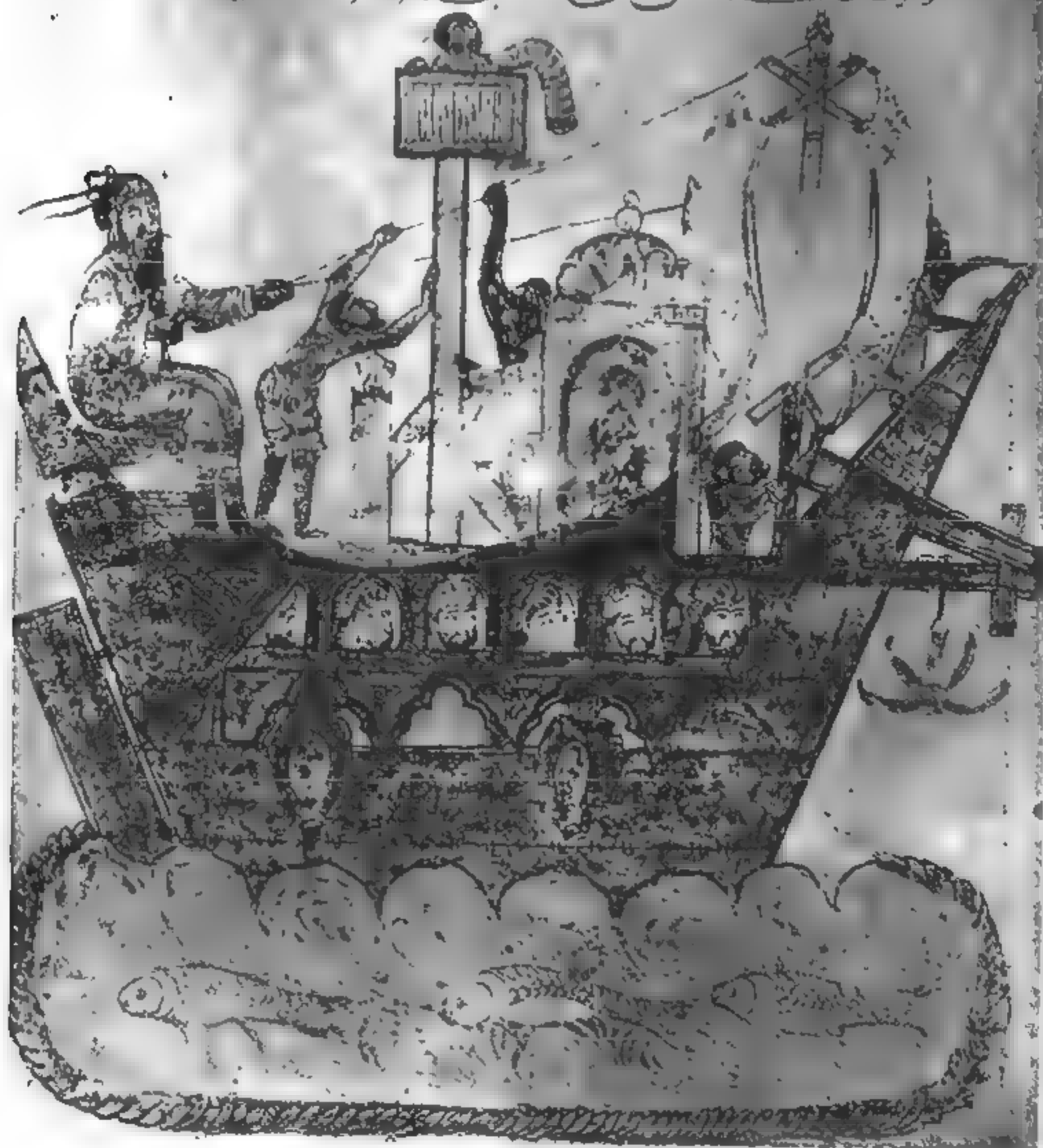


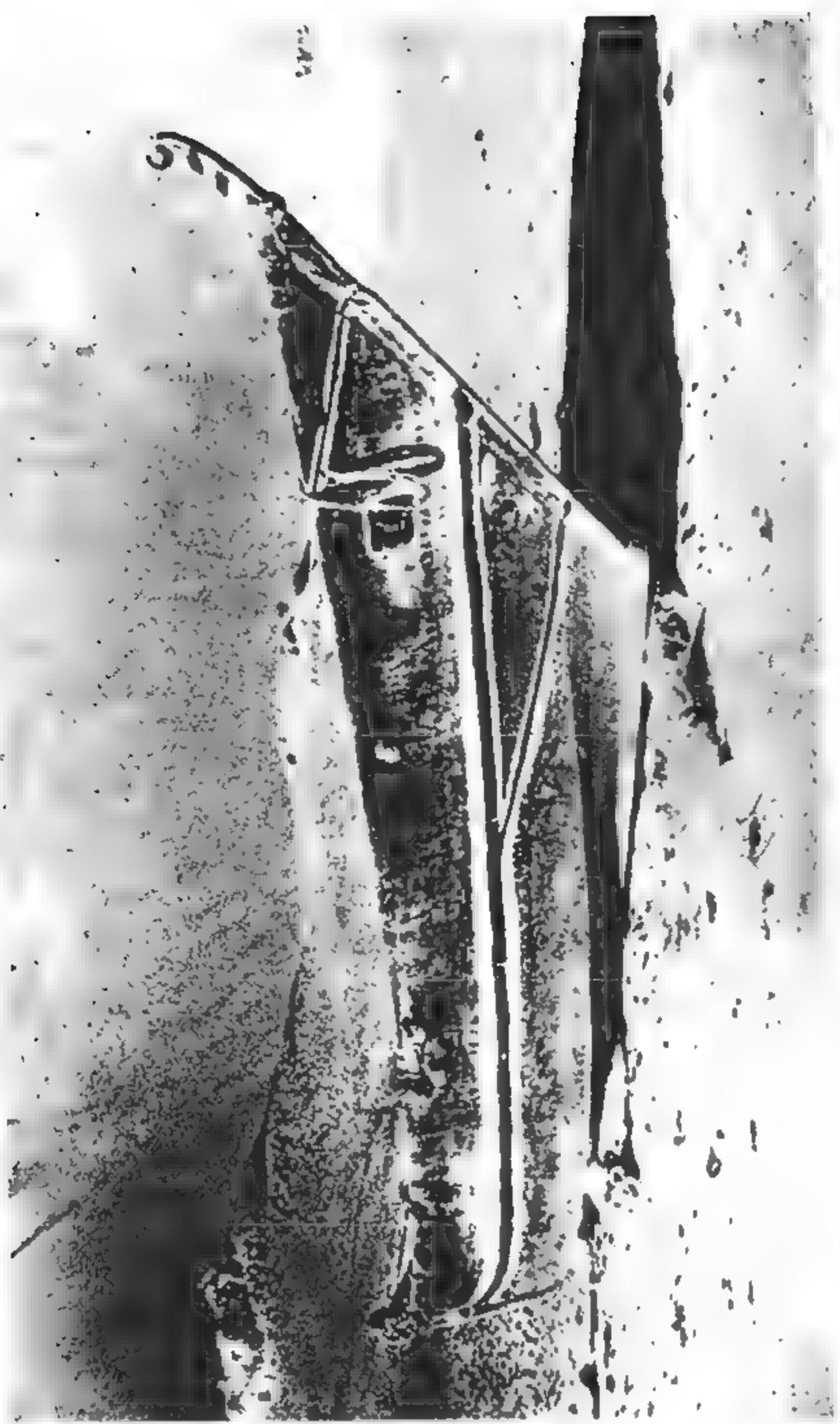
اللوحة الخامسة



اللوحة السادسة

النسوان ثم وابتعدت ناحية الأساورين بسلامة وقال انكوايتها المرفوعة
ومرناها شدة فذكر من المضروبين في عهد الله المصطفى من الامانة

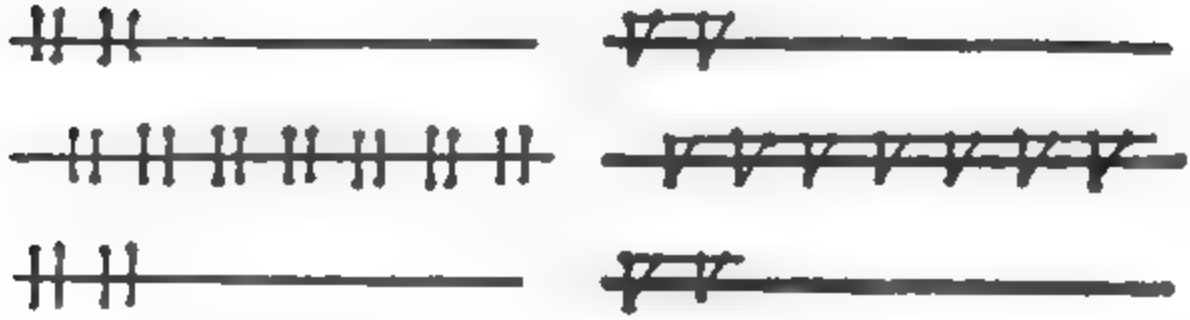




الأوجحة الجديدة

شکلان

الشكل الأول : لوحان

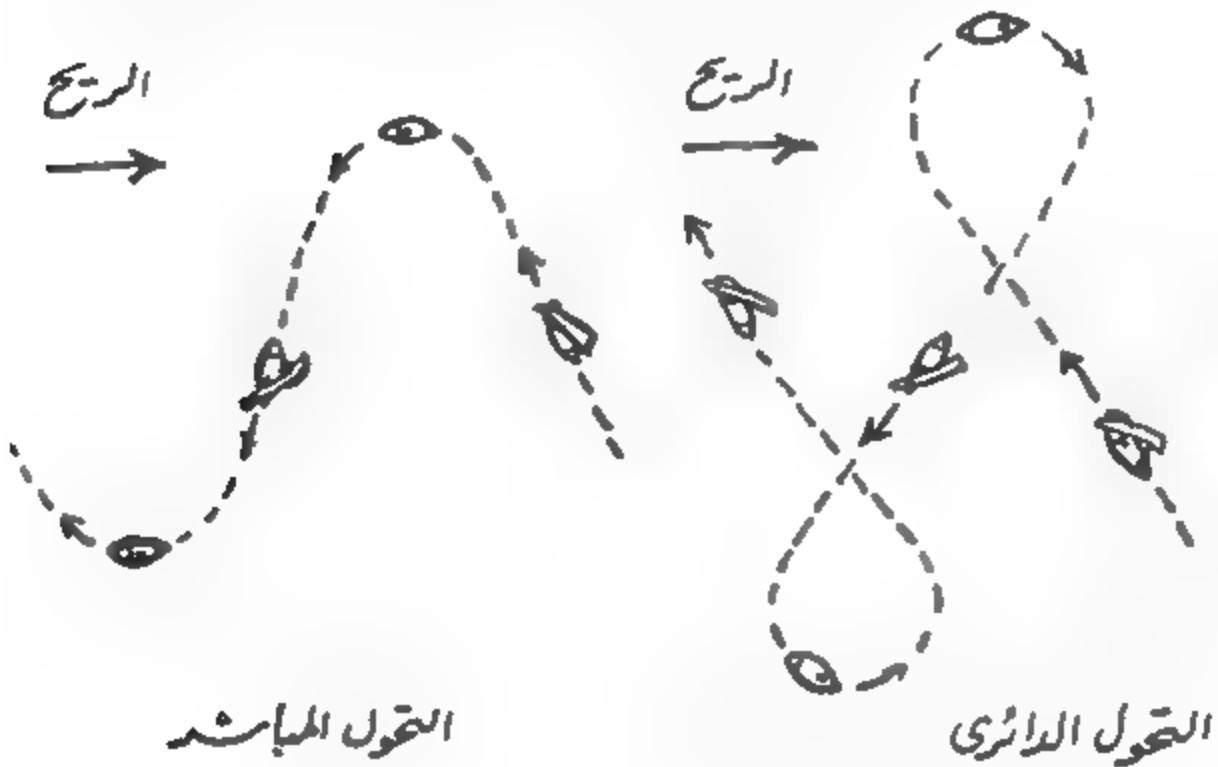


من الخارج

من الداخل

(انظر ص ٢٤٨ - ٢٤٩)

الشكل الثاني : التحول المباشر والتحول الدائري



التحول المباشر

التحول الدائري

(انظر ص ٢٨٥)

المراجع^(١)

أولاً — المراجع العربية :

— " ابن بطوطة ، الرحلة ، نشرها وترجمها إلى الفرنسية دفرميري
C. Defrémery و ب. ر. سنخوييتي B. R. Sanguinetti ، أربعة أجزاء ،
(باريس ، ١٨٧٩ — ١٨٩٣) .

— " ابن جبير ، الرحلة ، نشرها و. رايت W. Wright ؛
الطبعة الثانية ، تنقيح م. ي. دي جويه M. J. de Goeje (ليدن ، ١٩٠٧) .
انظر أيضاً Schiaparelli (بين المراجع الأجنبية) .

— " ابن حوقل ، كتاب صورة الأرض ، الطبعة الثانية أعدها
ي. ه. كرامرز J. H. Kramers في جزأين الأول عام ١٩٣٨ والثاني
عام ١٩٣٩ (ليدن) (المجلد الثاني من « المكتبة الجغرافية العربية »
(Bibliotheca Geographorum Arabicorum) .

(١) المرحم الذي تصدره (**) أوردته المؤلف في كتابه والمرحم في مدينته ،
والمرحم الذي تصدره نعمة واحدة (*) أوردته المرحم وحده ، والمرحم الذي
لا تصدره أية نعمة أوردته المؤلف وحده . وثمة فئة أخرى من المراجع حصة
بعثنا عن أوهي ، ديلنا بها ذلك البحث . (المرحم)

- ابن خردادبه ، كتاب المسالك والممالك (ليدن ، ١٨٨٩) .
(المجلد السادس من « المكتبة الجغرافية العربية » .)
- ابن رسته ، كتاب الأعلام النفيسة (ليدن ، ١٨٩٢) .
(المجلد السابع من « المكتبة الجغرافية العربية » .)
- ابن سيده ، المخصص (بولاق ، ١٣١٩ هـ) .
- ابن عبد الحكم ، فتوح مصر ، شره تشارلز تورى
C. C. Torrey (نيوهيفن ، ١٩٢٢) .
- ابن الفقيه ، مختصر كتاب البلدان (ليدن ، ١٨٨٥) .
(المجلد الخامس من « المكتبة الجغرافية العربية » .)
- ابن ماجد (شهاب الدين أحمد) ، كتاب الفوائد في أصول
علم البحر والقواعد ؛ المخطوط رقم ٢٢٩٢ بالمكتبة الوطنية بباريس .
وقد صوره فران Ferrand في كتابه : Le pilote des mers de
l'Inde, de la Chine et de l'Indonésie ، باريس ١٩٢١ — ١٩٢٣ ،
وهو المجلد الأول من كتابه : Instructions nautiques et routiers arabes et
portugais des XVe et XVIe siècles
- ابن منظور ، لسان العرب .
- ابن النديم ، الفهرست ، ط فلوجل (لينزج ، ١٨٧١ — ١٨٧٢)
(جزءان) .

— "أبو زيد الحسن بن يزيد السيرافي ، ربادات على كتاب
« أخبار الصين والهند » ، نشرها دي فو لابلجى de Feu Langles ،
وترجمها إلى الفرنسية مع مقدمة ج . ت . رينو J. T. Renaud في كتابه :
Relation des voyages, etc.

— "أخبار الصين والهند — Relation de la Chine et de l'Inde
نشره وترجمه إلى الفرنسية ج . سوفاجيه J. Sauvaget (باريس، ١٩٤٨)،
مع مقدمة وملاحظات . وقد اعتمد المترجم فيما يتعلق بهذا الكتاب
على طرينو في كتابه Relation etc. ، الجزء الثاني .

— "الإدريسي ، زهرة المشتاق في احتراق الآفاق .

— الأزدي (أبو مطهر محمد بن أحمد) ، حكاية أبي القاسم البغدادى،
نشره أ . متر A. Mez (هيدلبرج ، ١٩٠٢) .

— "الإصطخرى ، كتاب مسالك الممالك (ليدن ، ١٨٧٠ ؛
الطبعة الثانية ١٩٢٧ مصورة من الأولى) . (المجلد الأول من « المكتبة
الجغرافية العربية » .)

— "ألف ليلة وليلة . وقد اعتمد المؤلف على ترجمة ر . بيرتون
R. Burton ، واعتمد المترجم على طبعة المطبعة الكاثوليكية للآباء،
اليسوعيين ، الطبعة الثالثة .

— "برك بن شهریار الساخداہ الرام ہرُمزی ، كتاب عجائب
الهند برہ وبحرہ وجزایرہ . نشر النص ب . ا . فان دير ليت
P. A. van der Lath ، وترجمہ إلى الفرنسية ل . مارسيل دفيك
L. Marcel Devic (ليدن ، ١٨٨٣ — ١٨٨٦) .

— "البلاذري ، فتوح البلدان ، ط م . ي . دي جويه
(ليدن ، ١٨٦٦) .

— بيئاتك القبحاقي ، كتاب كنز التجار في معرفة الأحجار ،
مخطوط رقم ٢٧٧٩ بالمكتبة الوطنية بباريس .

— "التبريزي ، شرح القصائد العشر .
— "الجاحظ ، الحيوان ، جزاءن (القاهرة ، ١٩٠٧) .
— "الجواليقي ، العرب (ط دار الكتب بالقاهرة ، ١٣٦١ هـ) .
— "الزبيدي ، تاج العروس .

— "سليمان المهري ، المخطوط رقم ٢٥٥٩ بالمكتبة الوطنية بباريس .
وقد صورہ فران في كتابہ Le pilote des mers etc. ، باريس ١٩٢٥ ،
وهو المجلد الثاني من كتابہ . Instructions nautiques etc. .

— "الصولي ، كتاب الأوراق ، نشرہ ج . هيورث — دن
J. Heyworth-Dunne (لندن ، ١٩٣٤ وما بعدها) .

... الطبرى ، تاريخ الأمم والملوك ، ط م . ي . دى جويه
وآخرين (ليدن ، ١٨٧٩ - ١٩٠١) .

— على بن عيسى الأسطرلابى الخربنى ، كتاب العمل بالأسطرلاب ،
شره الأب لويس سيخوى محلة الشرق (١٩٣ ، ص ٢٩ - ٤٦) .
— فورى (حسين) ، حديث السندباد القديم (القاهرة ، ١٩٤٣) .
— الفيروزابادى ، القاموس المحيط .

— فدامة ، كتاب الخراج (ليدن ، ١٨٨٩) . (المجلد السادس
من « المكتبة الجغرافية العربية » .)

— القرآن الكريم . اعتمد المؤلف على ترجمة ر . بل
R. Bell الإنجليزية .

— المسعودى ، مروج الذهب ومعادن الجوهر ، شره وترجه
إلى الفرنسية ب . دى مينار C. B. de Meynard و ب . دى كورتني
P. de Courteille ، تسعة أجزاء (باريس ، ١٨٦١ - ١٨٨٧) .

— المسعودى ، كتاب التبيين والإشراف (ليدن ، ١٨٩٤) .
(المجلد الثامن من « المكتبة الجغرافية العربية » .)

— مظهر (إسماعيل) ، قاموس النهضة (إنجليزى - عربى) ،
جزءان (القاهرة) .

— "المقدسى ، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم (ليدن ، ١٩٠٦) .
(المجلد الثالث من « المكتبة الجغرافية العربية » ، الطبعة الثانية .)
ترجمه إلى الإنجليزية ج . س . ١٠ . رانكنج G. S. A. Ranking وف . أزو
F. Azoo (كلكتا ، ١٨٩٧) .

— المقريرى ، الخطط (يولاق ، ١٢٧٠ هـ) ، الجزء الأول .
— "النويرى (محمد بن قاسم بن محمد بن الإسكندرى) ، كتاب
الإللام بما جرت به الأحكام والأمور المقضية فى وقعة الإسكندرية ؛
نشره ي . جلد يمايستر J. Gildemeister فى über arabisches Schiffswesen
— ياقوت ، كتاب معجم البلدان ، ط ف . فستنفلد F. Wüstenfeld
(ليبزج ، ١٩٢٤) ، ستة أجزاء .

— "اليمقوبى ، كتاب البلدان (ليدن ، ١٨٩٢) . (المجلد السابع
من « المكتبة الجغرافية العربية » .)

ثانياً - المراجع الأجنبية :

* Abbott (Nabia) In Journal of Near Eastern Studies, vol. 12 (January-October 1953), p. 140-142, reviewing the English original of the present work.

Aeschylus, Persians (Persae).

Aquatharchides, On the Euxine Sea, in Muller's Geographici Graeci Minores, vol. 1.

Ahmad (N.) Muslim contributions to astronomical and mathematical geography, Islamic Culture, vol. 18 (July 1944), p. 167-186.

Idem, The Arabs' knowledge of Ceylon; Islamic Culture, vol. 19 (July 1945), p. 223-241.

Ammianus Marcellinus, Res gestae.

Anderson (R.) & Anderson (R.C.), The Sailing Ship (London, 1926).

Annales d'Épigraphie (1912), no. 171.

Antonius Martyr, De locis sanctis in Itinera Hierosolymitana, ed. Tobler and Mohmer, vol. 1.

The Aphrodito Papyri. See Greek Papyri in the British Museum.

Arrian, Anabasis.

Idem, Indica.

Badger (G.P.). See A History of the Imams and Sayyids of Oman.

* Ball (John), Egypt in the Classical Geographers (Cairo, 1942).

Barhebraeus, Chronography, ed. and Eng. tr. E. A. W. Budge, 2 vols. (Oxford, 1932).

Barthold (W.), Der Koran und das Meer; Zeitschrift der Deutschen Morgenländischen Gesellschaft, N.S., vol. 8 (1929), p. 37-43.

Bell (H. I.). See Greek Papyri in the British Museum.

** Bengtson (H.). See Otto (W.).

Al Birûnî, India, Eng. tr. E. C. Sachau, 2 vols. (London, 1910).

- * Book of the Himyarites, ed. A. Moberg (Lund, 1924).
- Bowen (R. L.), Arab Dhows of Eastern Arabia (Rehoboth Massachusetts, 1949).
- Breasted (J. H.), Ancient Records of Egypt, 5 vols. (Chicago, 1906-1907).
- Brindley (H. H.), Early picture of lateen sails, Mariner's Mirror, vol. 12 (1926), p. 9-22.
- Idem, Primitive craft-evolution or diffusion, Mariner's Mirror (July 1932).
- * Broadhurst (R. J. C.), The Travels of Ibn Jubayr, translated from the original Arabic by . . . with an introduction and notes (London, 1952).
- * Brockelmann (C.), Geschichte der arabischen Literatur & Supplement.
- * Idem, Lexicon Syriacum, 2nd ed. (Halis Saxonum, 1928).
- Browne (E. G.), A Literary History of Persia (Cambridge, 1929), vol. 1.
- Bruce (J.), Travels to Discover the Source of the Nile 3rd ed. (Edinburgh, 1813), vol. 2.
- * Bunbury (E. H.), A History of Ancient Geography, 2 vols., 1st ed. (London, 1879), 2nd ed. (London, 1883).
- * Bury (J. B.), History of the Later Roman Empire, 2 vols. (London, 1923. Reprinted 1931).
- Butler (A. J.), The Arab Conquest of Egypt (Oxford, 1902).
- Caetani (L.), Annali dell' Islam (Milano, 1905-1926).
- * The Cambridge Ancient History.
- The Cambridge Mediaeval History, vol. 8 (Cambridge, 1913).
- Cary (M.), The Geographic Background of Greek and Roman History (Oxford, 1949).

Charlesworth (M. P.). *Trade Routes and Commerce of the Roman Empire* (Cambridge, 1926).

Idem. In *Classical Quarterly*, vol. 22 (1928).

Chatterton (F. K.). *For and Aft Craft and their Story* (London 1927).

Chung (Ker Won) & Houtan (G. F.). Arab geographers on Korea *Journal of the American Oriental Society*, vol. 58, no. 4 (December 1938), p. 658-661.

Clemesha (W. W.). The early Arab thalassocracy. *Journal of the Polynesian Society*, vol. 52 (1943), p. 110-131.

Clowes (G. S. L.). *Sailing Ships* (London, 1930).

Idem. *The Story of Sail* (London, 1936).

Codazzi (A.). Il compendio geografico arabo di Ishāq b. al Husayn; *Rend. Acc. Lincei* (1929).

Colomb (P. H.). *Slave Catching in the Indian Ocean* (London, 1873).

Cosmas Indicopleustes. *Christian Topography* (*Topographia Christiana*).

* Delitzsch (Franz). *Commentar über das Buch Jesaja*, 4th ed. (Leipzig, 1889).

* Dillmann (August). *Der Prophet Jesaja*, 5th ed. (Leipzig, 1890). (*Kurzfassstes exegetisches Handbuch zum Alten Testament*, Fünfte Lieferung.)

Dio Cassius. *Roman History*.

Dolley (R. H.). The warships of the later Roman empire *Journal of Roman Studies*, vol. 38 (1948), p. 47-53.

** Dougherty (R. P.). *The Sealand of Ancient Arabia* (New Haven, 1932).

* Dozy (R.). *Supplément aux dictionnaires arabes*, 2 vols. (Leiden-

Paris, 1927).

Duarte Barbosa, in Hakluyt Society, 2nd Series, vol. 39

Economic Survey of Ancient Rome (Baltimore, 1933-1940).

* Elliot (H. M.), The History of India, as told by its own historians. The Muhammadan Period. Edited from the posthumous papers of the late . . . by Professor John Dowson. Vol. 1 (London, 1867).

Elliott (W.), Coins of Southern India (London, 1885).

** Encyclopaedia Britannica.

— ** Encyclopaedia of Islam & Supplement.

- Erman (A.), Literature of Ancient Egyptians; Eng. tr. A. M. Blackman (London, 1927).

- Eusebius, Praeparatio Evangelica.

— Eutropius, Breviarium.

Fa-Hien. See The Travels of Fa-Hien.

* Fahmy (Aly Mohammed), Muslim Sea-Power in the Eastern Mediterranean from the seventh to the tenth century A.D. (London, 1950).

** Ferrand (G.), Relations de voyages et textes géographiques arabes, persans et turcs relatifs à l'Extrême-Orient du VIII^e au XVIII^e siècles (Paris, 1913-1914), 2 vols.

- Idem, Le K'ouen-louen et les anciennes navigations interocéaniques dans les mers du Sud (suite), Journal Asiatique (1919), p. 5-68.

— ** Idem, L'élément persan dans les textes nautiques arabes des X^e et XV^e siècles: Journal Asiatique, vol. 204 (April-June 1924), p. 193-257.

- ** Idem, Introduction à l'astronomie nautique arabe (Paris, 1928). (Instructions nautiques et routiers arabes et portugais des X^e et XV^e siècles, Vol. 3.)

- Idem. See **ابن ماجد** and **سليمان المهرى**.

- Foucher (F.). See Marshall (J.).
- Frankel (S.). Die aramäischen Fremdwörter im Arabischen (Leyden, 1886).
- Frankfort (H.). The origin of monumental architecture in Egypt *American Journal of Semitic Languages and Literature*, vol. 58 (1941), p. 329-358.
- Freytag (G. W.). *Lexicon Arabe Latinitum*, 4 vols. (Halle, 1830-1837).
- Frisk (J. J. H.). *Le Peuple de la Mer Érythrée* (Gothenburg, 1927).
- Gildemeister (J.). Über arabisches Schiffswesen *Gottinger Nachrichten* (1882), p. 431-449. See **النويرى**.
- Glaser (F.). Skizze der Geschichte und Geographie Arabiens, vol. 2 (Berlin, 1890).
- Idem. Zwei Publikationen über Ophir (München, 1902).
- Glueck (N.). Articles on Eziongeber in *Bulletin of the American Schools of Oriental Research*, nos. 71 and 72 (October and December 1938) no. 76 (October 1939) no. 80 (October 1940); and in *Annual Report of the Smithsonian Institution* (1941), p. 453-478.
- Greek Papyri in the British Museum* vol. 4, the *Aphrodito Papyri*, ed. H. I. Bell (London, 1910).
- Gsell (Stéphane). *Herodote* (Alger, 1915).
- Gunther (R. T.). *The Astrolabes of the World*, 2 vols. (Oxford, 1932).
- Hall (H. R.). *The Ancient History of the Near East*, 10th ed. (London, 1947).
- Hasan (H.). *A History of Persian Navigation* (London, 1928).
- Hermann (A.). Die Verkehrswege zwischen China, Indien und Rom um 100 nach Chr. Geb. (Veröffentlichungen des Forschungsinstituts für vergleichende Religionsgeschichte a. d. U. Leipzig, Heft 7, 1922.)

** Herodotus.

Herzfeld (E.). *Paikuli*, vol. 1 (Berlin, 1924).

— Idem. *Zoroaster and his World* (Princeton, 1947), vol. 2.

** Hirth (F.). *China and the Roman Orient* (Leipzig, 1885).

— Hirth (F.) & Rockhill (W.). *Chau Ju-Kua* (St. Petersburg, 1911.)

Hirth (F.). The mystery of Fu-lin II. *Journal of the American Oriental Society*, vol. 33 (1913), p. 193-208.

Historia Augusta.

A History of the Imams and Sayyids of Oman, ed. G. P. Badger (London, 1871). (*Hakluyt Society*, vol. 44.)

History of Kilwah, ed. S. A. Strong: *J.R.A.S.* (1895), p. 385-430.

Hitti (P.K.). *History of the Arabs*, 2nd ed. (London, 1940).

Höfner (Maria). See Wissmann (Hermann von).

Hornell (J.). The origins and ethnological significance of Indian boat designs. *Memoirs of the Asiatic Society of Bengal*, vol. 3 (Calcutta, 1920).

- * Idem. The outrigger-nuggar of the Blue Nile. *Antiquity*, 1938, p. 354-359.

— * Idem. The frameless boats of the middle Nile. *Mariner's Mirror*, vol. 25, no. 4 (October 1939), p. 417-432 (Part I), and vol. 26, no. 2 (April 1940), p. 125-144 (Part II).

Idem. The sea-going mtepe and dau of the Lamu archipelago. *Mariner's Mirror*, vol. 27 (January 1941), p. 54-68.

** Idem. Sea-trade in early times. *Antiquity*, vol. 15 (1941), p. 233-256

Idem. A tentative classification of Arab seacraft. *Mariner's Mirror* (January 1942).

- Idem. *Water Transport — Origins and Early Evolution* (Cambridge, 1946).

Idem. Naval activity in the days of Solomon. *Antiquity*, vol. 21 (June 1947), p. 66-73.

Hourani (G. F.). See Chung (K. W.)

*Huzayyin (S. A.). *Arabia and the Far East* (Cairo, 1942).

Ishāq (M.). A peep into the first Arab expeditions to India under the Companions of the Prophet. *Islamic Culture*, vol. 19 (April 1945), p. 109-114.

Isidore of Charax. *Parthian Stations*. Eng. tr. W. H. Scholff (Philadelphia, 1914).

Jal (A.). *Glossaire des termes nautiques* (Paris, 1848).

The Jataka. Eng. tr. F. B. Cowell and others (Cambridge, 1897 seq.).

John Malalas. *Chronicle*.

Johnstone (J.). *Introduction to Oceanography* (London, 1923).

Jordanus. *Mirabilia Descripta*. Eng. tr. H. Yule (London 1863). (*Hakluyt 1st Series*, vol. 31.)

- * Jouguet (P.). *Macedonian Imperialism*. Eng. tr. M. P. Dobie (London, 1928).

Kahle (P.). *Zur Geschichte des mittelalterlichen Alexandria. Der Islam*, vol. 12 (1922).

* Kammerer (A.). *Essai sur l'histoire antique d'Abyssinie* (Paris 1926).

** Idem. *La mer Rouge l'Abyssinie et l'Arabie depuis l'antiquité* 2 tomes. (*Mémoires de la Société Royale de Géographie d'Égypte*, Tomes XV et XVI. Le Caire, 1929 et 1935.)

** Kantor (H. J.). The final phase of predynastic culture. *Journal of Near Eastern Studies*, vol. 3 (1944), p. 110-136.

Kindermann (H.). *Schiff im Arabischen* (Zwickau, 1934).

Komroff (M.). *Contemporaries of Marco Polo* (London, 1928).

- Kornemann (E.). Die historischen Nachrichten des *Periplus maris Erythraei* über Arabien: *Janus*, vol. 1 (1921).
- Köster (A.). Das antike Seewesen (Berlin, 1923).
- Idem, Studien zur Geschichte des antiken Seewesens (Leipzig, 1934).
- Kroll (W.). See Pauly.
- Kuwabara (J.). On Pu Shou-keng. Memoirs of the Research Department of the Toyo Bunko, no. 2 (1928), p. 1-79.
- * Lane (E. W.). *Madd al-Qāmūs*.
- Laufer (B.). *Sino-Iranica* (Chicago, 1919).
- Leo VI. *Naumachica*: ed. A. Dain. *Naumachica* (Paris, 1943).
- Le Strange (G.). *The Lands of the Eastern Caliphate* (Cambridge, 1905).
- Lévi (S.). Les missions de Wang Hiu n-*ts'è* dans l'Inde (suite et fin): *Journal Asiatique* (May-June 1900), p. 401-468.
- Lewicki (T.). Les premiers commerçants arabes en Chine: *Rocznik Orientalistyczny*, vol. 11 (1935), p. 173-186.
- Littmann (E.) & others. *Deutsche Aksum Expedition*, 4 vols. (Berlin, 1913).
- Lokotsch (K.). *Etymologisches Wörterbuch der europäischen Wörter orientalischen Ursprungs* (Heidelberg, 1927).
- ** Luckenbill (D. D.). *Ancient Records of Assyria and Babylonia*, 2 vols. (Chicago, 1927).
- Mandeville (Sir John). *Travels*, ed. J. Ashton (London, 1887).
- Marco Polo. See Yule.
- Marshall (J.) and Foucher (F.). *The Monuments of Sanchi*, vol. 2. *Martyrdom of St. Arethas*, in *Patrologia Graeca*, vol. 115 (Paris, 1890).
- Al-Marwazi (Sharaf al-Zamān Tāhir). *On China, the Turks and India*; ed. V. Minorsky (London, 1942).

Meyer Lubke (W.), *Romanisches etymologisches Wörterbuch* (Heidelberg, 1911).

** Mez (A.), *Die Romanen und des Islams* (Heidelberg, 1922), Arabic translation by Mohammedi A. Iul-Han A' al-Ridab, 2nd ed. (Cairo, 1948).

Milton (John), *Paradise Lost*.

Moberg (A.), See *Book of the Himyarites*.

** Montet (P.), *Byblos et l'Égypte. Texte* (Paris, 1928).

** Montgomery (J.), *Arabia and the Bible* (Philadelphia, 1934).

Mookerji (R.), *A History of Indian Shipping and Maritime Activity* (London, 1912).

Morcland (W. H.), *The ships of the Arabian Sea about A. D. 1500* J.R.A.S. (January and April 1939), p. 63-74 and 173-192.

** Moritz (B.), *Arabien* (Hanover, 1923).

Muir (W.), *The Caliphate, its Rise, Decline and Fall*, revised T. H. Weir (Edinburgh, 1924).

Müller (C.), *Geographica Graeci Minores*, vol. I (Paris, 1855).

Nadvi (S. S.), *Arab navigation Islamic Culture*, vol. 15 (October 1941), p. 435-448 and 16 (January-April and October 1942), p. 72-86, 182-198, 404-422.

Nainar (S. M. H.), *Arab Geographers' Knowledge of Southern India* (Madras, 1942).

** Nâsir-i khusraw, *Sefer Nameh*, ed. and Fr. tr. C. Schefer (Paris, 1881), Arabic translation by Yehia el-Khashshâb (Cairo, 1945).

Naville (É.), *The Temple of Derr al Bahari*, vol. 3 (London, 1898).

Newberry (P. E.), *Notes on sea-going ships*, *Journal of Egyptian Archaeology*, vol. 28 (1942), p. 64-66.

Newbold (D.), *The Crusaders in the Red Sea and the Sudan Sudan Notes and Records*, vol. 22, pt. II (1945), p. 213-227 re-

printed in *Antiquity*, vol. 20 (1946), p. 176-185.

Nicholson (E.) *Men and Measures* (London, 1912).

Nielsen (Ditlef), *Handbuch der altarabischen Altertumskunde*, vol. 1 (Kopenhagen, 1927). In Verbindung mit Geheimrat Fr. Hommel und Prof. Nik. Rhodokanakis herausgegeben von...

Noldeke (T.), *Geschichte der Perser und Araber zur Zeit der Sasaniden*. Aus der arabischen Chronik des Tabari übersetzt und mit ausführlichen Erläuterungen und Ergänzungen versehen (Leyden, 1879).

Idem, *Sketches from Eastern History*, Eng. tr. J. S. Black (London, 1892).

• Nonnosus, fragment in *Historici Graeci Minores*, vol. 1, p. 474-475.

•• Otto (W.) & Bengtson (H.), *Zur Geschichte des Niederganges des Ptolemaeerreiches* (Munich, 1938). (Abhandlungen der Bayerischen Akademie der Wissenschaften, Philosophisch-historische Abteilung, Neue Folge, Heft 17.)

* *The Oxford Classical Dictionary* (Oxford, 1949).

• Ouseley (W.), *Travels in Various Countries of the East* (London, 1819 sqq.).

Palmer (J. A. B.), in *Classical Quarterly*, vol. 41 (1947).

•• Parkinson (C. N.), *Trade in the Eastern Seas, 1793-1813* (Cambridge, 1937).

Pauly (A.), Wissowa (G.), and Kroll (W.), *Real-Encyclopädie der klassischen Altertumswissenschaft* (1893 —).

•• Peake (H.), *The copper mountain of Magan*, *Antiquity*, vol. 2 (1928), p. 452-457.

•• Pelliot (P.), *Deux itinéraires de Chine en Inde à la fin du VIII^e siècle*; *Bulletin de l'École Française de l'Extrême-Orient*, vol. 4 (1904), p. 131-413.

- ** *Periplus Maris Erythraei*, in C. Muller's *Geographica Graeca Minores*, vol. 1. See also Frisk and Scholl.
- * Peters (Carl). *Im Goldland des Altertums* München, 1902).
- Philostorgius, *Church History* (*Historia Ecclesiastica*).
- Pirenne (H.), *Mahomet et Charlemagne* (Paris, 1937).
- Pliny, *Natural History*, (*Naturalis Historiae Libri*)
- Polybius, *Histories*.
- Posner (G.) *La première colonisation pers. en Égypte* (Cairo, 1936)
- Idem, *Le canal du Nil à la mer Rouge avant les Ptolémées*; in *Chronique d'Égypte*, vol. 26 (July 1938), p. 259-271.
- Poujade (J.), *La route des Indes et ses navires* (Paris, 1926).
- Prinsep (J.) *Note on the nautical instruments of the Arabs* *Journal of the Asiatic Society of Bengal* (December 1836), p. 754 ff. Reprinted in Ferrand's *Introduction à l'astronomie nautique arabe*.
- Procopius, *Gothic Wars*.
- Idem *Persian Wars* Eng. tr. H. B. Dewing in Loeb Classical Library (London, 1914 sqq.).
- Ptolemy Claudius, *Geography*.
- * Rawlinson (H. G.). *Intercourse between India and the Western World*, 2nd ed. (Cambridge, 1926).
- The Red Sea and Gulf of Aden Pilot* 9th ed. (London, 1944, British Admiralty).
- ** Reinaud (J. T.), *Relation des voyages faits par les Arabes et les Persans dans l'Inde et à la Chine dans le IX^e siècle de l'ère chrétienne*. Tome I, Introduction et traduction (Paris, 1845). Tome II Notes de la traduction et texte arabe (Paris, 1845).
- ** Rhodokanakis (N.), *Die Sarkophaginschrift von Gizeh*, *Zeitschrift für Semistik*, vol. 2 (1924), p. 113-133.
- Idem, In *Handbuch der altarabischen Altertumskunde* vol. 1 See

Nielsen.

Rockhill (W.). See Hirth.

Rodgers (W. L.). *Naval Warfare under Oars. 14th - 16th Centuries* (Annapolis, 1939).

Rossini (C.). *Expeditions et possessions des Habasât en Arabie*, *Journal Asiatique*, 11th Series, vol. 18 (July-September 1921), p. 5-36.

- Rostovtzeff (M.). *Zur Geschichte des Ost- und Südhandels im ptolemaisch-römischen Ägypten*: *Archiv für Papyrusforschung*, vol. 4 (1907-1908), p. 298-315.

Idem. *The Social and Economic History of the Roman Empire* (Oxford, 1926).

- Idem. *The Social and Economic History of the Hellenistic World*, 3 vols. (Oxford, 1941).

Saint-Denis (E. de). *La vitesse des navires anciens*: *Revue archéologique*, vol. 18 (July-September 1941), p. 121-138.

- Saussure (L. de). *L'Origine de la rose des vents et l'invention de la boussole*, *Archives des sciences physiques et naturelles*, vol. 5 (Geneva, 1923) Reprinted in Ferrand's *Introduction à l'astronomie nautique arabe*.

** Sauvaget (J.). *Sur d'anciennes instructions nautiques arabes pour les mers de l'Inde*. *Journal Asiatique*, vol. 236 (1948), p. 11-20.

Idem. See **اخبار الصين والهند**.

Schiaparelli (C.). *Ibn Gubayr. Viaggio* (Rome, 1906). See **ابن جبير**.

- ** Schoff (W. H.). *The Periplus of the Erythraean Sea* (New York, 1912).
- Schur (W.). *Die Orientpolitik des Kaisers Nero: Kho. Beiheft 15 (Neue Folge, Heft II)* (Leipzig, 1923).
- Schwartz (W.). *Die Inschriften des Wüstentempels von Redesiye*, *Jahrbuch für klassische Philologie*, vol. 153 (1896).

- Severus ibn al-Muqaffa. History of the Patriarchs of the Egyptian Church, vol. II, pt. I, ed. and transl. Y. Abd al-Masih and O. H. E. Burmester, 2 vols. (Cairo, 1943).
- Al-Sindi (B. N. Bikhshi Khan). The probable date of the first Arab expedition to India. *Islamic Culture*, vol. 20 (July 1946), p. 250-266.
 - Smyth (H. W.). Mast and Sail in Europe and Asia (London, 1906).
 - Sottas (J.). An early lateen sail in the Mediterranean. *Mariner's Mirror* (1939).
 - * Sprenger (A.). *Die alte Geographie Arabiens* (Bern, 1875).
 - Stiffe (A. W.). Former trading centres of the Persian Gulf. *Geographical Journal*, vol. 12. See *صويبات وإضافات*, regarding p. 251.
 - Strabo, *Geography*.
 - Strong (S. A.). See *History of Kilwah*.
 - Takakusu (J.). *A Record of the Buddhist Religion* (Oxford, 1896).
 - Idem. In *First Congress of Far Eastern Studies* (Hanoi, 1903).
 - Tarn (W. W.). Ptolemy II and Arabia. *Journal of Egyptian Archaeology*, vol. 15 (1929), p. 9-25.
 - * Idem. *Hellenistic Civilisation*, 2nd ed. (London, 1930).
 - ** Idem. *The Greeks in Bactria and India* (Cambridge, 1938). 2nd ed. (Cambridge, 1951).
 - Theophanes, *Chronographia*.
 - Theophrastus, *History of Plants*. Eng. tr. A. Hort in Loeb Classical Library (London, 1916).
 - Theophylactus Simocatta, *Histories* (ed. Teubner).
 - Thomas (B.). *Arabia Felix* (London, 1932).
 - ** Thomson (J. O.). *A History of Ancient Geography* (Cambridge, 1948).
 - Thucydides, *Peloponnesian War*.
 - * Thureau-Dangin (F.). *Die sumerischen und akkadischen Kö-*

- nigsinschriften (Leipzig, 1907). (Vorderasiatische Bibliothek, I. Band, Abteilung 1.)
- ** Idem. Vocabulaires de Ras Shamra. Syria, vol. 12 (1931), p. 225-266.
- Torr (C.). Ancient Ships (Cambridge, 1894).
- Toynbee (A. J.). A Study of History vol. 1 (London, 1934).
- * Tozer (H. F.). A History of Ancient Geography, 2nd ed. with additional notes by M. Cary (Cambridge, 1935).
- The Travels of Fa-Hien. Eng. tr. J. Legge (Oxford, 1886).
- Varthema. In Hakluyt Society, 1st Series, vol. 32.
- Vegetius. Epitome Rei Militaris, ed. C. Lang (Leipzig, 1885).
- Vergil, Aeneid.
- Villard (H. M. de) Note sulle influenze asiatiche nell' Africa orientale Rivista degli Studi Orientali, vol. 17 (July 1938), p. 303-349.
- Villiers (A.). Sons of Sindbad (London, 1940).
- Idem. Some aspects of the Arab dhow trade: Middle East Journal vol. 2 (October 1948), p. 399-416.
- Warmington (E. H.). The Commerce between the Roman Empire and India (Cambridge, 1928).
- ** Wilson (A.). The Persian Gulf (London, 1928).
- * Wissmann (Hermann von) and Hofner (Maria). Beiträge zur historischen Geographie des vorislamischen Südarabien (Wiesbaden, 1953). (Akademie der Wissenschaften und der Literatur, Abhandlungen der geistes- und sozialwissenschaftlichen Klasse, Jahrgang 1952, Nr. 4.)
- Wissowa (G.). See Pauly.
- Yule (H.). The Book of Ser Marco Polo, the Venetian, 3rd ed., 2 vols. (London, 1903).
- Idem. Cathay and the Way Thither, 2nd ed. (London, 1915), vol. 1.

تصويبات وإضافات

تصويبات (نورد الصواب وحده فيما يلي) :

- ص ١٠ ، س ٦ . 1950
- ص ٣٦ ، الهامش ، س ٥ من أسفل : Sudarabien
- ص ٤٠ ، الهامش ، س ٦ : ٤٣ : ١٤
- ص ٤٤ ، هامش ١٤ ، س ٢ : C. Muller ; Geographici Graeci Minores
- ص ٤٧ ، س ٣ - ٤ : مدينة من الأسواق « في فارس » ،
أى پارتيا ، ...
- ص ٥٢ ، س ٢ : تبجر منه
- ص ٦٢ ، هامش * : eudaemones
- ص ٦٣ ، س ٣ - ٤ : وتقول رواية كانت شائعة في القرن
السادس الميلادي إن البطالة أوفدوا « مستوطنين » .
- ص ٦٥ ، الهامش ، س ٧ : Hultzsch
- ص ٧٣ ، الهامش ، س ٤ : 1813 . 1793
- ص ٧٧ ، هامش ٢٩ ، آخر سطر : (كبرديج ، ١٩٤٨)
- ص ٨٣ ، س ٤ : وعمانة وولاية فارس

- ص ۸۴ ، س ۲ : بومبای .
- ص ۸۶ ، س ۶ : « بلاد العرب » Arabia ، وأنشأ ...
- ص ۸۹ ، س ۱ - ۲ : مارکوس أورلیوس أنطونینوس
[Marcus Aurelius Antoninus
- ص ۹۰ ، هامش * : هو مارکوس أورلیوس أنطونینوس
باسیانوس Bassianus .
- ص ۹۳ ، الهامش ، س ۹ من أسفل : زنگک .
- ص ۱۴۶ ، س ۱۰ : Dictionary :
- ص ۱۶۵ ، هامش ۳۳ ، س ۳ : (أو الهند)
- ص ۱۷۳ ، الهامش ، آخر سطر : ۱۹۵۳
- ص ۱۹۸ ، س ۳ : بانگک . س ۹ : الدفتر . هامش *** ،
- ص ۴ : from the Seventh
- ص ۲۰۰ ، س ۱۰ : کاتان
- ص ۲۰۵ ، الهامش ، س ۴ : Reinaud
- ص ۲۱۳ ، هامش ۵ ، س ۱۲ : حات محل کله
- ص ۲۳۱ ، هامش *** ، آخر سطر : بکتنفه
- ص ۲۵۰ ، س ۸ : وساحلی
- ص ۲۵۱ ، س ۳ من أسفل : ستف
- ص ۲۷۳ ، الهامش ، س ۲ من أسفل : مایر - لیسکه

— ص ٢٨٠ ، الهامش ؛ ص ٧ من أسفل navis .

— ص ٢٨٨ ، الهامش ، ص ٢ ١٢٤٥ . ص ٣ : ٦٣٠٥

إضافات (المترجم) :

— ص ٢٨ ، هامش * : أضيف بعد آخر الفقرة الأولى :

وانظر في مشكلة مايجو أصنامقال برو و ميسر Bruno Meissner

(Ale'ubih) ، عجمية (Catalistia to Literat) ، (محادثة)

(١٩٠٣) ، عمود ٢٦٦ - ٢٦٧ ، ومقل ف . ما لى م .

Max Müller تعيقا عليه (Zoroastrian and semitischen)

Namen der Akazie ، نفس المجلة واتحاد ، عمود ٤٤٦ -

(٤٤٨) ؛ ولكهما يعالخان المسألة من ناحية انقودة ص .

— ص ١٣٨ : أضيف بعد ص ٦ الفقرة التالية :

وهو رى أن الاسم أوفر كان يطلق في الأصل على منطقة في

جنوب بلاد العرب غير بعيدة عن حضرموت ، ولكن أحد

يطلق بعد ذلك على مناطق ساحلية أبعد في شرق إفريقيا .

— ص ١٥١ : أضيف بعد ص ٩ :

ثم رد جلازمرسة أخرى مؤيدا رأيه ، وذلك في مقاله : Erwiderung ،

مجلة ZDMG ، المجلد ٤٤ (١٨٩٠) ، ص ٧٢١ - ٧٢٢

- ص ٢٣١ . هامش * ، ص ٤ : أضف بعد كلمة « الفرنسية » :
ويعترض ك . ف . زيبولد C. F. Seybold (في عرضه لكتاب كليمان هيار
، *Orientalistische Literaturzeitung* ، *Littérature Arabe* : L. Hurri
المجلد السادس (١٩٠٣) ، عمود ٢٨٩) أيضا على الرأي القائل إن
قنبله هي مدغشقر ، ويرى أنها زنجبار .
- ص ٢٥١ ، الهامش ، آخر سطر : أضف بعد « ص ٢٩٤ » :
(مترجمه : لم أجد هذا البحث في الموضوع المذكور . وسنشر إليه
المؤلف مرة أخرى في هامش ٩٨ .)

فهارس (أولا) الأعلام

٢٢٧ - ٢٢٥، ٢٢٢	(١)
ابن أنان (بن إسرائيل بن ساسان)	آذربيجان ١٩٦
ابن ميهل (٢٨١ - ٢٨٢)	آسيا الصغرى ١١٧
ابن أنان (ميهل) ٢٨١ - ٢٨٢	إباضى ١٩٥ ، ٢٠٠
ابن بادشاد (محمد) ٢٩٨ - ٢٩٩	بُخَرَّ ٣٠٥
ابن بطوطة ٢٢٧، ٤٠، ٢٤٦،	بُرَّا : حَيْبَرَا ١٤٣
٢٤٩ ، ٢٥٧ ، ٢٩٢ ، ٣١٧	إبراهيم (الخليل) ٣٢
ابن جبر ٢٤٠ ، ٢٤٥ ، ٢٤٩ ،	أَبْرُثَا ١٤٣
٢٥٣ ، ٢٥٧ ، ٢٥٩ ، ٢٦٤ ،	أرمة ١٠٤
٢٨٧ ، ٢٩٠ ، ٣٠٣ - ٣٠٤ ،	أَبْرِيَا ١٢١ ، ١٢٦ ، ١٦٣
٣٠٦	الأبنة : أبولوجوس : أَيْرَك :
ابن الجُنَيْد (عبد الله) ٣٠٠	Ubulum ٤٦ ، ٩٧ - ٩٨ ،
ابن حَوْقَل ٢٠٢ ، ٢٠٩ ، ٣١٦ ،	١٠٧ ، ١١٠ ، ١٦٥ ، ١٩٥ -
ابن حُرْدَاذِبَه ٢٠١ - ٢٠٢ ،	١٩٦ ، ٢٠٥ - ٢٠٦ ، ٢١٨ ،

- ٢٠٥ ، ٢٠٨ - ٢٠٩ ، ٢١١ -
 ٢١٣ ، ٢١٥ - ٢١٦ ، ٢٢٧ ،
 ٢٨٠ ، ٢٨٩ ، ٣١٩ - ٣٢٣
 ابن رُسْتَه ٩٨ ، ٢٠٢ ، ٢١٢ ،
 ٢١٤ ، ٢١٦ ، ٣١٩ ، ٣٢١
 ابن شاذان (محمد) ٢٨١
 ابن الفقيه ٢٠٢ ، ٢١٣ - ٢١٥ ،
 ٢٣١ - ٢٣٢ ، ٣١٩ - ٣٢٣
 ابن كهلان (ليث) ٢٨١
 ابن ماجد (شهاب الدين أحمد)
 ٢٣٣ ، ٢٣٧ ، ٢٤٠ - ٢٨٠ - ٢٨٣
 ابن النديم ٢٧٧
 ابن يامن ٢١
 أبهيرا ١٢١ ، ١٢٤ ، ١٢٦ ، ١٤٣
 أبو الأعور ١٨٥
 أبو بكر ١٧٧
 أبو زيد السيرافي (الحسن ابن
 اليزيد) ٢٠٤ ، ٢١٢ ، ٢١٦ ،
 ٢٢٤ - ٢٢٥ ، ٢٢٧ ، ٢٢٩ ،
 ٣٢٠ - ٣٢١
 أبو عُبَيْدة الإِباضي ١٩٥
 أبو شعر القَيْلي : ميوس هورموس
 ٧٥
 أبواب الصين ٢١٥
 أبوت ١٧٣ ، ١٧٨
 أبولوجوس : الأُبْلَة ٤٥ - ٤٧ ،
 ٤٩ ، ٥١ - ٥٢ ، ٩٧ ، ١٦٥ ، ٢٠٦
 أَيْير : خَيْر ١٤٣ ، ١٤٥
 أَيْيرك : الأُبْلَة ١٤٣
 أَيْروس : كَيْروس ١٤٢
 أَيْيلا (أَيْلَة ؟) ١٠١
 الإِتْيزِيَة (الرِّياح) ٦٨
 أُنّا مَيْلوس ٤٦
 أُنّينا ٤١ ، ١٧٥

- أثيوبيا . أثيوب . ٥٧ . ٢٨ . ١٠٣ . النظر الحديثة .
 أثنار حيدريس ٥٨، ٥٥، ٥٣ -
 ٦٣ - ٦٢، ٥٩
 أجتا ٢٦٧ - ٢٦٨، ٢٣١
 أخزيا ١١٩
 الأحساء، ٢٨، ٤٣
 أحمد الزمان ٣٠٠ - ٣٠٢
 أخبار الأيام الأول (سفر)
 ١١٧، ١٢٠
 أخبار الأيام الثاني (سفر)
 ١١٩، ١٢٠، ١٣٧ .
 ١٥٣، ١٥٥، ١٦٠، ١٦١،
 ١٦٧
 أخبار الصين والهند (كتاب)
 ٢٠٣، ٢٠٥ - ٢٠٧،
 ٢٠٨، ٢١٧، ٢١٩، ٢٢٣ -
 ٢٢٤، ٢٨٩
 الإدريسي ٢٤٠، ٢٥٧، ٢٥٩
 إدفو ٦٤
 أدولس ٩٠، ٧٧، ٥٦، ٢١ -
 ٩٦، ٩٨ - ١٠١، ١٧٧ .
 اطار عدولي
 أدوم ٣٣ - ٣٤، ١١٧، ١١٩
 أرادوس : أرواد ١٨٠
 أرامي ٢٦٤، ٢٨٠
 الأرجوزة العربية لابن ماجد ٢٣٣
 أردشير الأول ٩١، ٢٠٦
 أرسقون ٥٣، ٥٧ - ٥٨
 أرسطو ٢٣٤
 أرسينوي ٣١١
 أرض البحر : mat tantan
 ٣٧ - ٣٩، ٣٠٩
 أرض الله ٣٢، ٣٠٩

- إرميا (سفر) ١٦٢
أرمينية ١٩٦
أرواد : أرادوس ١٨٠ - ١٨١
أرياكى : جوحارات (جرات)
٨٤
أريو ٨٢
أريدو ٤٠
أريوس ٩٤
أزد ١٠٧ ، ٢٣٣
الأزدى (أبو مطهر محمد
ابن أحمد) ٢٤٤
أزنيا ٩٣ . انظر الزنج .
أسبانيا ١١٧ ، ١٩١ ، ٢٥٣ ،
٣٠٤
أستراليا ٢٣٧
استشهاد القديس الحارث
(كتاب) ٩٦ ، ١٠٢
إسرائيل ١١٩ ، ٣٥
اسطرابون ٥٤ - ٥٥ ، ٦٦ ،
٧٤ - ٧٦ ، ٧٨
الإسكندر الأكبر ٢٧ ، ٤٢ -
٤٣ ، ٤٦ ، ٤٩ ، ٥٥ ، ١٧٣ ،
٢٣٤ ، ٢٥٧
الإسكندر (الملاح) ٨٨
الإسكندرية ، السكندرية ٥٣ ،
٥٥ - ٥٦ ، ٥٨ ، ٦٤ ، ٧٤ -
٧٥ ، ٨٠ ، ٨٦ ، ١٠٠ ، ١٥٦ ،
١٧٣ ، ١٨٠ ، ١٨٢ - ١٨٤ ،
١٨٧ ، ١٨٩ ، ٢٥٥ ، ٢٥٨ ،
٢٧٥ ، ٣٣٠
إسماعيلويه ٢٣٣
أسوان ٥٧
أسوكا ٦٤
إشعيا (سفر) ٤٠ ، ١٢٠ ، ٣٠٩

- أشور بانينبال ٣٨
أشوري ٢٨ - ٣٩ ، ١٦٢
أصبهان ١٩٦
إسطخر : برسواس ١٧٦
الإسطخرى ٢٠٢ ، ٢٢٩ ، ٣١٦
أفروديس : كوم شقاو أو أشقوه
١٨٤ ، ١٨٧ ، ١٨٩
الأقباط . انظر القبط .
أكاد ، أكادي ٢٧ - ٢٨ ،
٢٢ ، ٢٧ ، ٢٦ ، ١٤٣ ، ٣٠٩
أكسوم ، الأكسوميون ٧٧ ،
٨٥ ، ٩٠ ، ٩٤ ، ٩٦ ، ٩٨ ،
١٠٠ - ١٠٢ ، ١٠٤ ، ١٠٨
الأكينيون ٢٥٥
أكيلا ٥٢
إل أصبحا ١٠١
إلبنج ٢٦١
ألف ليلة وليلة ٢٠٤ ، ٢٨٨ ،
٢٩٠
الإللام بما جرت به الأحكام
والأدور القصية في ومة
الإسكندرية (كتاب) ٢٥٥ -
٢٥٦
ألمانيا ، ألماني ١٧٢ ، ٢٦١
الأنجبالوس : لنجبالوس ٣٢٢
ألكسانوس : لنجبالوس ٣٢٢
أمبيلوني ٥٨
أمريكا ، أمريكي ٣٤ ، ٢١٩ ،
٢٧٢
أموي ١٩٠ - ١٩١ ، ١٩٤
أميانوس ماركلينوس ٩١ ،
١١٢ - ١١٣
أميكالومي ٥٨
أن لو - شان ١٩٣

الأهواز ١٩٥	الأنامول ١٧٣ ، ١٨٠
أوبوني : حفون : حفوني	أنام : جي - نان ٨٩
٢٣٣ ، ٧٧	أنتيوخوس الثالث ٤٤
أور : تل المقيّر ٢٨ ، ٣٢ ، ٤٠	إنجليزى ٢٧١ ، ٣١٦ - ٣١٧
الأوراق (كتاب) ٢١٩	أندمان : أندمان ٣١٩
أوغسطس ٥٤ ، ٧٤ - ٧٥ ،	أندمان : أندمان ٣١٩
٧٧ - ٧٩	إندونيسيا : جزر الهند الشرقية ،
أوقاز ١٦٣	إندونيسى ٢٢٦ ، ٢٣٧ ، ٢٤٥
أوفير ٣٣ - ٣٥ ، ٣٦٩ . وانظر أيضاً	- ٢٤٦ ، ٢٦٨
بحث أوفير للمترجم .	أرانا ١٤٣
أوكيليس ٧١ ، ٧٦ ، ٨٢ ، ٨٨	أنطاكية ١٨٣ ، ٢٢٧
أولادى : يولا يوس : قارون	أنطون : ماركوس أورليوس
٣٨	أنطونينوس ٨٩
إي - تشنج ١٠٩ ، ١٩٢	أنطونينوس (أسره) ٨٦ - ٨٧
إيطاليا ، إيطالى ١٨٦ ، ٢٥٢ ،	أنطونينوس مارتير ١٠١
٢٧١ - ٢٧٢	أن - هسى : پارثيا ٤٨
أيلة ٣٣ ، ٤٩ ، ٨٦ ، ٩٥ ،	أنيس بلوكاموس ٧٧

١١٣ - ١١٢ باتى	١١٩ ، ١١٧ ، ١٠١ - ١٠٠
٢١٥ - ٢١٤ (ش.)	٢٣٥
١١٣ ، ٩٢ ، ٤٨ - ١٦ حراسان	أيوب (سفر) ١٢٠ ، ١٢٧ ،
٣١٩ ماروس : بالوس : فصور	١٥٣
١٩٢ . اطار بهوجا	أبايوس خانوس ٧٨ - ٨٠
Bhuga .	ألمياوس ٩٤

(-)

٣١٩ بالوس : باروس	باب المنذب ٥٥ ، ٥٧ ، ٨٢ ،
٥٨ - تشاو	٩٦ ، ١٢٧ ، ١٣٦ ، ١٤٧ ،
البتي ٢٧٧	١٥٧ - ١٥٦
البتراء : لى - تشن أو لى -	بابل . بابلى ٣٢ ، ٢٨ - ٢١ ،
كن ٨٦٠ ، ٤٩	٤٣ - ٤٥ ، ١٢٤ ، ١٢٣ ،
بسمولى : بوتبولى ٨٠	١٩٦ ، ٢٥٥ ، ٢٧٥
البحر الأدنى : البحر المر :	بابليون : مصر القديمة ٨٦ ،
الحايج الفارسى ٣٠٩	١٨٨ - ١٨٩
البحر الإريثري ٩٩	باتالا ٦٢
البحر الأسود ٥٩ ، ٦٩	

- البحر الألى : البحر المتوسط ٣٠٩
بحر إيجة ٦٥
البحر الحبشى : المحيط الهندى ١١٢ ، ٢٥٦ ، ٢٦٣ - ٢٦٤
بحر الروم : البحر الرومى : ٢٥٦ ، ٢٦٤
بحر الشام : البحر المتوسط ٢٠٩
البحر الرومى : بحر الروم
البحر السنخى ؟ : بحر الصين ٢٢٣ .
بحر سؤف : البحر الأحمر ٣٣ ، ١١٧ . انظر يَم سؤف .
بحر الشام : بحر الروم ١٧٨
بحر صنج : بحر الصين ٢٢٣
انظر بحر صنجى .
بحر صنجى (بحرقة عن صنخى ؟) :
بحر الصين ٢٩٤ ، ٢٢٣ . انظر
بحر صنج .
- بحر صنخى : بحر الصين ٢٢٣ .
انظر بحر صنجى .
بحر الصين : بحر صنج : بحر
صنجى : بحر صنخى ٢١٥ ،
٢٢٠ ، ٢٥٩ ، ٢٦٣ ، ٢٩٤ ، ٢٢٣
البحر العربى ٢٣٠ ، ٢٥٩
البحر الغربى : ٢٢٧
بحر فارس ٢٣٠
بحر فرعون : البحر الأحمر ٣٠٤
بحر لاروى ٣١٧
البحر المتوسط : بحر الروم
٢٤ ، ٣٧ ، ٤١ - ٤٢ ، ٤٥ ،
٦٥ ، ٦٨ ، ٧٢ ، ٧٤ ، ٨٦ ، ٨٩ ،
٩٠ ، ١٤٥ ، ١٧٢ - ١٧٥ ،
١٨٠ - ١٨٣ ، ١٨٧ - ١٨٨ ،
١٩٠ ، ٢٤٠ - ٢٤١ ، ٢٥٣ ،
٢٥٧ ، ٢٦٢ - ٢٦٤ ، ٢٦٦ ،
٢٧٠ - ٢٧٢ ، ٢٧٤ - ٢٧٥ ،

۲۵۲ - ۲۵۱ - ۲۴۰	۲۳۲ - ۲۰۹ - ۲۰۴ - ۲۸۴
برای انبار ۱۹۸	البحر المرّ : البحر الأدنى ۳۰۹
برسمو لیس : اصطلاح ۱۷۶	بحر مرمره ۶۶
الرحمّیون ۱۹۳	بحر هرکند : خليج البنغال
بروش : بریند : بروص :	۲۲۲ - ۲۹۸
بروچ ۱۷۶ - ۱۶۳ - ۷۶ - ۴۹	البحرين : تیلوس ۲۷ - ۴۱
بروش : بروتش ۱۷۶ - ۵۹	۵۳ - ۹۱ - ۱۰۶ - ۱۰۰ - ۱۷۵ -
بروکوبیوس ۹۵ : ۹۹ - ۱۰۲	۱۷۶ - ۱۷۹ - ۱۹۵ - ۲۰۱ -
۲۵۵ - ۲۶	۲۵۵ - ۲۲۲ - ۲۰۸
بریلوس ۴۷ - ۵۰ - ۵۲ - ۵۴ -	بحيرة التمساح ۱۸۸
۵۵ - ۶۱ - ۶۳ - ۶۵ - ۶۷ -	البرا کريتية ۲۴۶ - ۲۴۴
۷۰ - ۷۲ - ۷۵ - ۷۹ - ۸۱ -	بربرا : بربریا ۲۲۳
۸۳ - ۸۵ - ۸۷ - ۹۸ - ۱۲۶ -	بربریا : بربرا ۱۰۱
۱۳۴ - ۱۳۵ - ۱۴۴ - ۱۵۶ -	بربریکي ۱۲۶
۱۶۳ - ۱۶۵ - ۲۴۵ - ۲۴۷ -	البرت ۵۰ - ۴۶ - ۵۱ -
۲۶۳ - ۳۱۶	۹۰ - ۱۷۴
بريجازا : بروتش ۵۹ - ۵۱	برتقالی ۱۲۸ - ۱۳۲ - ۲۳۷ -

١٧٤ ، ٨٦ ، ٧٨	٢٤٥ ، ١٦٣ ، ٨٤ — ٨٢ ، ٧٦ ، ٦٨
بطليموس الثاني فيلادلفوس	البريطانيون (الرحالة) ٢٤١
٥٣ ، ٥٧ ، ٥٩ — ٦١ ، ٦٤	زُرْك بن شهر يار الرام هرمزي
بطليموس السابع (يوجيتيس	١١٠ — ١١١ ، ١٦٣ ، ١٩٩ —
الثاني) ٦٦	٢٠٠ ، ٢٠٤ — ٢٠٥ ، ٢١٢ ،
بطليموس كلاوديوس ٨٧ — ٨٨	٢١٤ ، ٢٢٦ ، ٢٣٣ ، ٢٤٤ ،
١٢١ ، ١٦٢ — ١٦٣ ، ٢٧٦ ، ٣١٦	٢٥٤ ، ٢٦٠ ، ٢٦٣ — ٢٦٥ ،
بعلبك ١٨٣	٢٧١ ، ٢٨٧ — ٢٩٠ ، ٢٩٣ ،
فداد ١٧٤ ، ١٩٥ — ١٩٧ ،	٢٩٨ — ٢٩٩ ، ٣١٥ — ٣١٧ ،
٢٠٠ ، ٢٢٦ ، ٢٢٨ ، ٢٧٦ ، ٢٨٨	٣١٩ ، ٣٢١ — ٣٢٣
بلاد العرب (ولاية رومانية)	بسن ٣١٦
٨٦ Arabia	البصرة ٣٨ ، ١٧٦ ، ١٩٥ ،
بلاد العرب السعيدة : اليمن ٦٣	٢٠١ ، ٢٠٤ — ٢٠٧ ، ٢٢٠ ،
بلاد العرب السعيدة : Arabia	٢٢٢ ، ٢٢٦ ، ٢٨٨ — ٢٨٩ ، ٢٩٢
Eudaemon : عدن ٦٣ — ٦٤ ،	بصري ٨٦
٦٨ ، ٨٢	بطلمي ، البطالة ٥٣ ، ٥٦ ، ٥٨٠ ،
بلاد الفلقل : مالابار ٦٧	٦٠ ، ٦٣ ، ٦٥ — ٦٧ ، ٧٤ ،

البلاڊري ۲۰۹۰ ۱۱۰	البَنَتُو ۱۳۳
بلافا ۲۶۷ - ۲۶۸	بندر ريسوت ۱۹۸. انظر ريسوت
بلال ۱۰۶	بندر عباس ۱۴۲
بنجاف ۳۶	بندر الكيران ۱۹۸
بلوچستان ۲۰۹	بندر نوس ۱۹۸
البلوزي (الفرع) ۴۰ . انظر	بهرودج : بروش ۱۷۶
بلور يوم .	بھوجا Bhoga ۱۹۲ . انظر بالمابج .
بوزيوم : القرما ۲۲۷ . انظر	بھوجا Bhoja ۲۵۵
البلوزي (الفرع) .	بويابا ۷۵
بدين ۲۱۱	بوتيوولي : بتسوولي ۷۹ - ۸۰
بليني او بلينيوس ۴۸ ، ۴۶ ،	بوذا ۱۱۴
۵۰ - ۵۲ ، ۵۵ ، ۶۷ ، ۶۹ -	بورتوس نوبيايس : مسيخا ۱۴۱
۷۱ ، ۷۳ ، ۷۵ - ۷۶ ، ۷۹ ،	بور، ا ۲۵۵
۲۸۵۰ ۲۲۰ ۸۷	بورو - بودور ۲۶۹
ببا ۲۳	بوس ۱۰۹ - ۱۱۰ ، ۱۹۱ - ۱۹۴
بنت ۳۰ - ۳۱ ، ۳۲ ، ۱۲۷ ،	بولك (مضيق) ۲۱۲
۳۲۹ ، ۱۵۸	بومباي ۵۴ ، ۸۴ ، ۹۸ ، ۱۶۳ .

٢٨٠ - ٢٧٩ تاج العروس	٢٣١ ، ٣١٦ ، ٢١١ ، ١٧٦
٢٠٠ تاجك : تازی : تا - شی	بیر علی ٣٦
تازی : تاجك ٢٠٠	بیروت ٢٣٠
تا - شی : تاجك ١٩١ ، ١٩٣ -	المیرونی ٢٧٧
٢٠٠ - ١٩٩ ، ١٩٤	بیرین ١٧٢ - ١٧٣
٢٠٦ ، ١٩١ تاج	بیرینیکی : الهراس ٥٧ ، ٧٥ -
٣٠٠ ، ١٧٦ تانه	٧٩ ، ٧٧
٨٧ ، ٤٦ تدمر ، القدمریون	بیزنطة ، بیزنطی ٩٠ ، ٩٨ ،
١٨٨ ، ٨٦ ، ٤٩ ، ٤٦ تراجان	١٠١ ، ١٠٣ ، ١٠٨ ، ١٧٤ ،
الترجمة السبعینیة ١٢٠ - ١٢٢ ،	١٧٩ - ١٨١ ، ١٨٣ - ١٨٧ ،
١٢٨ - ١٢٩ ، ١٦٢ ، ١٦٤	٢٣٥ ، ٢٧٠ ، ٢٧٣ - ٢٧٤ ،
١٣٧ ، ١٢٠ - ١١٨ ترشیش	٢٣٢ - ٢٣٣ . انظر الروم .
١٤١ ، ١٦٠ - ١٦٢ ، ٢٢٢	

(ت)

٢٢١ تسو - تونج	تاروبانی : سیلان ٣١١
٩٧ تسینستان	تا - تسن : فو - لن ٤٨ - ٤٩ ،
٢١٤ شامبا	١١٤ ، ٩٢ ، ٨٨

١١٦ ، ١٢٣ ، ١٢٦ ، ١٣٩ ،	تشاندراجوتا ٦٤
١٤٤ ، ١٤٦ ، ١٤٩ ، ١٥٠ ،	تشوان - تشو ٣٢١
١٥٢ ، ١٥٨ ، ١٦٣	تشوان - تشو - فو : حانحو ٢١٥
٤٧ - ٤٨ تشي	تشول ٣١٦
٤٠ ، ٤٤ ، ٩٢ تيريدون	التكوين (سفر) ١١٧ ، ١٣٦ ،
٣٠٢ ، ٣٠٩ تيرمكران	١٣٩ ، ١٥٤ ، ١٦٢
٣٠٩ تيرمكران : التير	تلّ الخَيميّة : عصبون حابر
٢٤٥ ثيلوس : البحرين	٢٣ - ٢٤
٢٨٩ ، ٢١٤ تيومان : تيومة	تلّ اللوح : لجش ٢٧
٢١٤ تيومان	تلّ المقير : أور ٣٢
(ث)	تلمون : دلمون ٢٨
٢٤٥ ثيوفراستوس	تميلي ١٢٢ ، ١٤٠
٩٩ ثيوفيللاكتوس سيموكت	التنبيه والإشراف (كتاب)
٩٤ ثيوفيلوس	٢٠٢ ، ٢٠٩ ، ٢١٢ ، ٢١٤ ،
(ج)	٢١٦ ، ٢٢٣ ، ٢٢١
جاة ٣٢٠	تن - تشو ١١٤
	التوراة : العهد القديم ٣٢ ،

الجار ١٠٦، ١٨٨، ٢٢٧، ٢٣٤	الجزر السعيدة Nêsoi
حال ٢١٣	Eudaemones : سوقطرة ٦٢
جاوة ١٢٣، ٢١٣، ٢٢٦،	جزر الهند الشرقية : إندونيسيا
٢٢٠، ٢٦٩	٢٧٤، ٢٢٧
جايوس قيصر ٧٩	جزيرة الياغوت : سيّلان ٢١٢
الجبّال : الجبل : ميديا ١٩٦	جستنيان ٩٥، ١٠٢، ١٠٤
الجبل : الجبال ١٩٦	« جغرافية » اسطرابون ٥٤
جبال سليمان ١٢٤ - ١٢٥	« جغرافية » بطليموس
جبل العرّك ٢٩	كلاوديوس ٨٧ - ٨٨
جبل ٣٠ - ٣٢	الجليل ١٦٦
جُدّة ١٠٦، ١٨٨، ٢٠٩ -	جاييموس ٩٤
٢١٠، ٢٢٧، ٢٢٩، ٢٣٤ -	جند يسابور ٢٧٦
٢٣٥، ٢٨٧، ٢٨٩ - ٢٩٠،	جوا ١٦٣
٣٠٦ - ٣٠٣	جوانار ١٤٢
الجرعا ٤٣ . انظر جرّها .	الحواليق ٢٧٩ - ٢٨٠
جرّها ٤٣ - ٤٥، ٥١، ٥٩ -	جوجارات (كرات) : أرباكي
٦٠ . انظر الجرعا والمقيرو القطيف .	٨٤، ٢٩١

- حوز دابوس ۲۵۳ . ۲۶۰
جوفانی دی موتی کورویو
۲۵۰ . ۲۵۳ . ۲۵۹ . ۲۶۱ .
۲۶۵ - ۲۶۵
حویو دی بروفن ۲۸۵
الخیره ۶۰
حیمبی کریری ۲۶۲
حی - ن : أ . م . ۸۹
(ح)
الحارث (القديس) St. Arethas
۹۶
الحارث بن كعب (قبيلة) ۹۶
حافونی : حفونی ۲۳۳
حام ۱۱۷
الحشة ، حبشي ۲۱ ، ۵۶ ، ۹۰ ،
۹۳ ، ۹۶ ، ۹۹ - ۱۰۷ ، ۱۱۷ ،
۱۷۷ . ۲۴۵ . ۲۹۲ . انظر إثيوبيا .
حتشموت ۳۱ - ۳۲ . ۱۲۷ . ۳۲۹
الحجّاج ۱۹۵ . ۲۰۹ . ۲۲۸ . ۲۵۸
الحجاز ۹۵ . ۱۰۶ . ۱۳۹ .
۱۵۶ . ۱۷۷ . ۱۸۹ . ۳۰۳ - ۳۰۵
حدث السندباد اقدم (۱) ۲۱۹
الحروب الفارسية (كتاب) ۹۵
الحريري ۲۵۰ - ۲۵۱ . ۲۶۱ -
۲۶۲ . ۳۳۴
حزقيال (سفر) ۳۶ . ۵۱ . ۸۲
حصن القراب ۳۶ . ۸۲
حضر موت ۲۴ . ۷۰ . ۸۳ .
۱۵۹ . ۱۵۵ . ۲۵۶ . ۳۳۵ . ۳۶۹
حفون : أوبوني ۷۷ . انظر
رأس حفون .
حفوني : حافوني : أوبوني
۷۷ . ۲۳۳

(خ)	حكاية أبي القاسم البغدادى
خارا كس : المحمرة ٤٤-٤٧، ٤٩	(كتاب) ٢٤٤
خالد بن الوليد ١١٢	الحكم بن أبي العاص الثقفى ١٧٦
خانجو : تشوان-تشو-فو ٢١٥	حصص ١٧٨ ، ١٨٣
خانفو: كانتون ٢١٤-٢١٦، ٢٢٤	حمير Homeritae ، حميرى
خيرآ : أيرآ ١٤٣	٢٢ ، ٨١ ، ٩٠ ، ٩٣ - ٩٤ ،
خير : أير ١٤٥	٩٨ ، ١٠٠ - ١٠٥ ، ١٢٨ ،
خراسان : پارثيا ٤٦، ١٩٤، ١٩٦	١٥١ . انظر كتاب الحميريين .
حروسى ١٢١ . انظر شبه الجزيرة	الحوراء : ليوكى كوى ٤٩
الذهبية ، والملايو .	حورام : حيرام ١١٩
الخشبات ٢٠٦	حويلة ١١٧ ، ١٤١ ، ١٥٤
خطأ العوام (كتاب) ٢٨٠	حيدر باد ٦٢ ، ١٢٣ ، ١٩٤
خليج البنغال : بحر هر كند	حيرام : حورام ٣٣ - ٣٤ ،
٢٢١ - ٢٢٠ ، ٢١٢ ، ٨٨	٥٨ ، ١١٦ - ١١٩ ، ١٢٤ -
خليج تنج كنج ٨٨ ، ٢٠٠ -	١٢٥ ، ١٣٥ - ١٣٧ ، ١٤٤ ،
٢٠١ ، ٢١٤	١٥٢ ، ١٥٩ ، ١٦١ ، ١٦٥ - ١٦٦
خليج السويس ٢٤ ، ٣٠ ، ٥٧ ،	الحيرة ١٠٠ ، ١٠٥ ، ١١٢

- دارا الأكبر ٤٠ - ٤١
 داميركا ٦٨
 دايال (سفر) ١٦٢
 داود ٣٥ ، ١٥٨
 دائرة المعارف البريطانية ٢٤٤
 دجلة ٢٤ ، ٤٤ ، ٩٨ ، ١٩٥ -
 ١٩٧ ، ٢٠٦ ، ٢١٠
 دد ٢١
 الدرايفية ٢٤٤
 دفيبا سوخاتارا : سوطرة ٦٢ ،
 ٩٤
 دلمون ٢٧ ، ٢٨ (تلمون) ،
 ٣٧
 دمان ٣١٦
 دمشق ٨٦ ، ١٩٥ ، ٢٧٦
 دنجي ٢٨ . انظر شاجي .
 دوارني باربوسا ٢٦٠
- ٨٦ ، ٧٨ . انظر السويس .
 الخليج العربي (البحر الأحمر) ٧٤
 حايج العقبة ٣٦ ، ٥٨ ، ٦١ .
 ٨٦ ، ٢٣٥ . انظر العقبة .
 خليج عمان ٩٨ ، ٢١٨ . انظر
 عمان .
 حايج كانيوار ٢١٠
 خليج كندش ٢١٠
 الخوارزمي (محمد بن موسى) ٢٧٧
 خواشير بن يوسف بن صلاح
 الأركي ٢٨١ - ٢٨٢
 خور مقشي ٨٣ . انظر مسخا .
 الخيام ٢٧٧
- (د)
 الدابها : الديبجات ٣١٥
 دار السلام ٨٥

٦٨ . ٧٦ - ٧٧	دوميتيان ٤٧
رأس جواردافوري : رأس	ديار ٢٧٢
التوابل ٥٤ ، ٦٨ ، ٢٣٠	الديبجات : لكاداييف وملدايف
رأس الحدّ ٥٢	٣١٥
رأس حفون ٧٧ . انظر حفون	الدَّيْبُلُ ١٧٦ ، ١٩٤ ، ٢٠٩
رأس الخيمة ٥٢	ديبوس ٩٤ . انظر سوفطرة .
رأس الرحاء الصالح ٢٧٢	الدير البحري ٣١ - ١٢٧٠٣٣ ،
رأس سانت جاك ٣٢٢	٢٢٩
رأس سياجروس : رأس فرتك	ديلوس ٦٥
٧٦	ديودور الصقلي ٦٣٠٥٣
رأس عسير ٦٨	(ذ)
رأس المصيدة ٣٦	ذات الصواري ١٨١ - ١٨٦
رأس عابية ٢٣٥ . انظر عيذاب .	ذو نواس ٩٦ ، ١٠٢
رأس فرتك : رأس سياجروس	الذَّيْبُ : ملدايف ٣١٥
٧٦ . ٨٣ . ٢٣٠	(ر)
رأس كمرن ٢٨٣	رأس التوابل : رأس جواردافوي
رأس مُصَنِّدَم ٤٣ ، ٥٢ ، ١٤٢	

- رامهرمز ٢٠٤
الرامني : سومطرة ٣٢٠
الرامي : سومطرة ٣٢٠
رايشور ١٢٣
زيمية ١٩٦
الردبسية ٦٥ - ٦٥
الرسول الكد - (محمد صلوات
الله عليه) ١٠٥ ، ١٠٧ ، ٢٧٥ .
انظر محمد (عليه الصلاة والسلام)
والنبي (محمد) .
الرقعة ١٩٦
رمسيس الثالث ٣٣ ، ٣١
الرمي : الرامي : الرامني ٣٢٠
الرها ١١٣
رهايتا : كويليمين ٨٤ - ٨٥ ،
٨٧ ، ١٣٥ - ١٣٥
روديسيا الجنوبية ١٢٧ ، ١٣٠ ،
١٣٣ ، ١٣٥ ، ١٣٥ ، ١٤٢ - ١٤٢ .
١٥٩ ، ١٦٥ ، ١٦٥
زوكميل ٢٢٣
لرو ١٧٨ ، ١٨٨ انظر بخرطة ،
ريسوت ٢١٨ ، ٢٢١ ، ٢٨٩ ،
٢٩٨ - ٢٩٩ ، ٣١٥ . انظر
تندر ريسوت .
زمودي شانيون ٢٣٥ - ٢٣٦
(ز)
الزابع ٢٣١ - ٢٣٢ ، ٣٢٠ -
٣٢١
زيرادشيون : انجوس : بوردون
١٩١
الزقازيق ٤٠
زمبيوي ١٢٧ - ١٢٨ ، ١٣١ -
١٣٦ ، ١٣٤

از مېړی ۸۵ . ۱۲۷ - ۱۲۸ .	سای ۱۲۸
۱۳۵	الساحل البعيد: إریتریا والعصومال
الزنج ، زنجی ۹۱ ، ۹۳ ، ۱۶۴ ،	۸۲ - ۸۳
۲۲۶ - ۲۲۷ . ۲۲۹ . ۲۳۱ .	ساحل القراصنة ۵۲
انظر أز نیا وز نجیس وز نجیون	ساحورع ۳۰
وز نك أوزنگ .	ساسانی ۹۰ - ۹۲ . ۱۰۴ .
زنجبار ۸۴ - ۸۵ . ۳۲۸ ، ۳۳۱ . ۳۷۰	۱۰۷ - ۱۱۰ ، ۱۷۴ ، ۱۸۰ .
زنجیس ۹۳ . انظر الزنج .	۱۹۰ ، ۲۲۸ ، ۲۴۵ . ۲۶۷ .
زنجیون ۹۳ . انظر الزنج .	سام . سائی ۵۱ ، ۴۷ ، ۱۱۷ .
زند أفريك شاه ۹۱	۱۳۳ - ۱۳۵ . ۱۵۹
زَنك أوزنگ ۹۳ انظر الزنج .	سات جون : سنجان ۳۱۶
زیتون ۳۲۱	سانکی ۲۵۰
زید - إل بن زید ۶۰ - ۶۱	ساویرس بن المقفع ۱۸۴ ، ۱۸۷
زبوجا ۱۱۲	سبأ ، سبئی ۲۲ . ۳۵ - ۳۶ .
(س)	۴۲ ، ۵۹ - ۶۱ ، ۶۳ - ۶۵ ،
	۷۶ ، ۸۱ ، ۸۴ ، ۹۰ ، ۹۲ ،
سابور الثاني ۹۱	۱۱۷ ، ۱۲۳ ، ۱۲۸ - ۱۲۹ ،

١٧٥ ، ٥٧	١٣٣ - ١٣٥ ، ١٥٠ ، ١٥٢ .
سلوقية (مدينة) ٥٥ - ٥٤	١٥٤ ، ١٥٨ ، ٣٠٠
• سامان التاجر ٢٠٣ ، ٢١٢ .	سَبَّارًا : سوبارة ١٦٣
٢١٥ - ٢١٦ ، ٣١٥ ، ٣١٩ - ٣٢٢	سباسينوس ٥٦
• سامان الخياط ٣٣ - ٥٨ ، ٣٥ .	سرجون الأول ٣٧ ، ١٤٣
• وانظر أيضا بحث أوفيرالهرجر .	سرنديب : سَمِيلان ٢١٢
• سامان المهري ٢١٣ ، ٢٥٠ .	السريان ، شرباني ٩١ ، ٩٦ .
٢٨٢ ، ٣١٥ ، ٣١٧ ، ٣١٩	١٠٢ ، ١٢١ ، ١٨٣ ، ٢٦١ .
سَمَنجان : سانت جون ٣١٦	٢٧٩ - ٢٨٠
• سفخراب ٣٨ - ٣٩ ، ٢٥٧	سَفَار ١٣٩ ، ١٦٢
• السند ٤٠ ، ٦٢ ، ٦٧ ، ٦٩ .	سَفالة ١٢٥ ، ١٢٨ ، ١٢٩ .
• ٨٣ ، ١٢٢ ، ١٢٤ ، ١٢٦ .	١٣١ ، ١٣٥ - ١٣٦ ، ١٤١ .
• ١٤٣ ، ١٧٦ ، ١٩١ ، ١٩٤ .	١٦٥ ، ٢٣١ ، ٢٣٣
٢٠٩ - ٢١١ ، ٢٢٦	سكيتيا ٦٩ ، ٨٣
• سندان ٣٠٠ ، ٣١٦	سكيلاكس ٤٠ - ٤١
• السندباد ٢٠٤ ، ٢١٩ ، ٢٨٨ .	سلاط : سلاط ٢١٤
٢٩٠	سلوقي ٥٣ ، ٥٥ - ٥٦ ، ٥٢ .

١٦٣	سدسكربتى ٦٢ ، ٦٥ ، ١٢٢ ،
١٢٥	١٢٥ ، ١٤٠ ، ٢٤٤ ، ٢٥٥ ،
٢١٥	
سوفطرة: الجزر السعيدة Nêsoi	سنغافورة ٢١٣
Eudaemonēs: دفيما سو خاتارا	السيال (بلاد) : سيلان ٢١٢
٦٢ - ٦٣ ، ٧٦ ، ٨٣ ، ٩٤ ،	سيلان : سيلان ٢١٢
٩٨ ، ١٠٠ ، ١١٠ ، ٢١٠ (أسقوضرة) .	السواحلية (اللغة) ٢٤٣
٢٢٧ ، ٢٣٠ ، ٢٣٤ (سقوطرا) .	سويارا : سوبارة ١٦٣
انظر ديوس .	سوبارة سبارا: سويارا: سوفير ١٦٣
سومر ، سومرى ٢٧-٢٨ ، ٣٢	السودان ١٠٧ ، ٢٥٨ ، ٢٦٨
سومطرة ، السومطريون ١٠٩ ،	سورات ١٦٣
١٩٢ ، ٢١٣ ، ٢٢٦ ، ٢٣١ -	سوسة ١٤٣
٢٣٢ ، ٢٨٤ ، ٢٢٠	سوفارا ١٢٩
سويج ٢٢٦	سوفون الهندي Sophôn
سويج - سو ١١٣	Indos ٦٤ - ٦٥
السويس : القلزم ٣٣ ، ٤١ ،	سوفير : سوبارة ١٢٢ ، ١٦٣
١٢٧ ، ١٦٧ ، ١٨٨ ، ٢٢٧ ،	سوفير (جنوب الهند في القبطية)
٢٢٥ ، ٢٣٧ ، ٢٤٧ . انظر	

٢١٦ . ٢٢٣ . ٢٤١ . ٢٤٦ ،	حديج السويس
٢٥٥ ، ٢٨٢ ، ٢٨٥ ، ٣١١	سيام ٢١٣ . ٢٤٥
السلي : السيل ٢١٦	سيراف . السيرا فيون ١٩٦ .
سيملا : صيمور ٢١٦	١٩٩ ، ٢٠٣ - ٢٠٥ ، ٢٠٧ .
سيمور : صيمور ٣١٦	٢١١ . ٣١٨ ، ٣٣٠ ، ٢٢٢ .
سبأ ، ١٨٨ . ٦٢٠ . ٥٦٠ . ٢٢٠ . ٢٨	٢٢٥ - ٢٢٦ . ٢٢٨ - ٢٣٠ .
سينا جاياكا : سيفيجايا ١٨٦ - ١٨٧	٢٨٢ ، ٢٨٩ ، ٢٩٤ ، ٢٩٦ .
سيناي ٨٨ ، ٩٧ ، ١١٣	٣٠٢ . ٣٠٠
سيفيجليا : سينا جاياكا ١٨٦	سريس ٩٧ ، ١١٢ - ١١٣
سيهالا : سيلان ٢١٢	سيف بن دي زن ١٠٤
سيليديا : سيلان ٣١١	السيل : السيل : كوربا ٢١٥ - ٢١٦
(ش)	سيلان : سهيلان : السهل
شبه الجزيرة الذهبية Golden	(بلاد) : سيهالا : جزيرة الياقوت :
Chersonese (Aurea	سرنديب : تاروباني : سيليديا
Chersonesus) : الملايو ٨٨ ،	٧٦ - ٧٧ ، ٨٨ ، ٩٢ ، ٩٦ - ٩٧ ،
١٦٢ . انظر خروسي .	٩٩ ، ١٠٣ ، ١٢٣ ، ١٦٣ ،
الشجر ٢١٨ ، ٢٣٥	١٩٢ ، ٢١٠ ، ٢١٢ - ٢١٣ ،
(٢٦)	

شجر ألبان أو اللبان ٢٨٧ ،	صَنْدَرُ فُولَات : صِنْفُ فُولَاو
٣١٦ ، ٢٨٩	٢١٤ - ٢١٥
شط العرب ٣٨	صَنْدَلُ فُولَات : صِنْفُ فُولَاو
الشَّعْبِيَّة ١٠٦	٢١٤ ، ٢٩٤
شلاط : سلاط ٢١٤	الصَّنْف ٢١٤ ، ٢٩٤
شُنْجِي ٢٨ . انظر دُنْجِي .	صِنْفُ فُولَاو : صَنْدَرُ فُولَات :
شلمنصر الثالث ٣٨	صَنْدَلُ فُولَات ٢١٤ ، ٢١٩
شهر ياري الربان ٢٩٤	صور ٣٤ ، ٣٦ ، ٣٨ ، ١١٦ .
شخو (الأب لوبس) ٢٧٧	١٥٢ ، ١٦٦ ، ١٨٢ - ١٨٣
شيراز ٢٠٧ ، ٢٢٨	الصولي ٢١٩
الشيمة ١٩٤ - ١٩٥	الصومال ٣٠ ، ٥٤ ، ٧٧ ،
الشَّيْلَا : السَّيْلَا ٢١٥ - ٢١٦	٨٢ ، ٨٤ - ٨٥ ، ٩١ ، ١٠١ .
(ص)	١٠٧ ، ١٢٣ ، ١٤٤ ، ٢٣٠
صامور : صيمور ٣١٦	صيدا ٣٨ ، ١٤٥ ، ٢٣٠
صُحَارَا ٥١ - ٥٢ ، ٢٠٨ ، ٢٣٠	صيمور : صامور : صيمور :
صفلية ١٨١ ، ١٨٥	سَيْمَلَا ١٦٣ ، ٢٠٠ ، ٢٠٣ ، ٣١٦
صليبي ٢٣٥ ، ٢٨٤	

- (ط)
- عباسي ١٧٤ ، ١٩١ ، ١٩٥ .
- الطاهرة ١٩٧
- ٢٧٦ ، ٢٤٠ ، ٢٢٩ ، ٢٢٦ ، ١٩٧
- الطبري ٩٦ ، ٩٨ ، ١٠٢ ، ١٠٤ ، ١١٠ ، ١٧٧ ، ١٨٠ .
- عبد الله بن سعد بن أبي سرح ١٨٤
- عبد المسيح بن محرو بن هيس
- ابن حيان بن بقميلة الفسائي ١١٢
- ٢٩٢ ، ٢٨٠ ، ٢١٠ ، ١٩٧
- عبري ٣٦ ، ١٢٠ ، ١٢٢ .
- طرفة ٢٢ ، ٩٩
- ١٢٥ ، ١٤٠ ، ١٤٦ ، ١٤٩ .
- ط ١٨٤
- ١٥١ ، ١٥٧ ، ١٦٢ ، ١٦٥ .
- طبي ٢٠٠
- ٣٠٩ . الطر اليهود .
- طيبة ٣١ ، ٣٣
- عَبْهَرَةُ الْكَرْمَانِي ١١٠ ، ٢٠٠ ، ٢٠٠
- طبروس ٥٤
- (ظ)
- ٢٩٢ - ٢٩٧
- عِتود ١٤٦
- عُثْمَانُ بْنُ أَبِي الْعَاصِ الْمُثَقَفِي
- ١٣٩ ، ٨٣ ، ١٣٩ .
- ٢٤٦ ، ١٦٥ . انظر مسخا .
- ١٧٥ - ١٧٦
- ظفار اليمن ٨١
- عُثْمَانُ بْنُ عَفَّان ١٨١
- (ع)
- عجائب الهند (كتاب) ١٦٣ ،
- عَبْدَان ٢٠٦

١٨٣ - ١٨٢ عكا	٢١٨٠ ٢٠٤ ، ١٩٩
الملاء بن الحضرمي ١٧٨٠ ١٧٦	عدن : بلاد العرب السعيدة :
علي بن عيسى الأسطرنجاني	: Adane
٢٧٧ - ٢٧٦	: Arabia Eudaemon
عُمان ، العُمانيون ٢٦ ، ٢٤	Arabias emporion
٢٨ ، ٥١ ، ٨٧ ، ١٠٦ - ١٠٧	٢٦ ، ٦٣ ، ٦٥ ، ٦٨ ، ٧٠
١١٠ ، ١٧٥ ، ١٧٩ ، ١٩٥	٧٩ ، ٨١ - ٨٢ ، ٨٨ ، ٩٤
٢٠٤ ، ٢٠٨ ، ٢٢٢ ، ٢٢٥ -	١٥٦ - ١٥٧ ، ١٦٧ ، ٢٠٧
٢٢٦ ، ٢٢٨ ، ٢٣٠ ، ٢٣٢ -	٢٢٧ ، ٢٣٠ ، ٢٣٤ ، ٢٣٨ ، ٢٥٩
٢٣٤ ، ٢٤٦ - ٢٤٧ ، ٢٥٠	عدوًلى ٢١ ، ٩٩ . انظر ادولس .
٢٥٩ ، ٢٦٣ ، ٢٩٨ . انظر	المراق ٢٢٤ ، ٢٢٦
خليج عمان .	عصيون جابر : تلّ الخليفة
عمانة ٥٠ - ٥٢ ، ٨٣ ، ١٤٤ ، ٢٤٥	٣٣ - ٣٥ ، ١١٧ - ١٢٠
عمر بن الخطاب ١٧٦ - ١٧٩	١٤٤ ، ١٤٩ - ١٥٠ ، ١٥٨
١٨٩ - ١٨٨	العقبة ٤٣ ، ١٦٧ . انظر
عمرو بن العاص ١٧٨ - ١٨٠	خليج العقبة .
	العُقير ٤٣ - ٤٤ . انظر جرّها .

- ٢٣٥٠ ١٨٨
العمل بالأصطرلاب (كتاب)
٢٧٧
المهد القديم: التوراة ١٤٢-١٦٦
عميداب ٢٣٥٠ ٢٤٥٠ ٢٤٩٠
٢٨٧٠ ٢٩٠٠ ٣٠٣٠ . انظر
رأس عامة .
عيلام ٢٨٠ ١٤٣٠ ١٤٥٠ ١٤٦-
(غ)
« الغربان » corvi (ممركة)
١٨٥ - ١٨٦
غسان ١٠٥
(ف)
فارثيا ٢٦٠ ، ٢٦٢
فارس (ولاية) Persis ٦٢ ، ٨٣
فارطيا : يارثيا ٤٦
الفاروس Pharos ١٨٩ - ١٩٠
فاسكودا جاما ٢٣٧ ، ٢٧٢
الفاطميون ٢٢٨
القال أو القالات : لكاداييف ٣١٥
فا - من ٩٢
فتوح البلدان (كتاب) ٢٠٩
الفرات ٢٤ ، ٣٢ ، ٣٧ - ٤٠ ،
٤٣ - ٤٤ ، ٩٢ ، ١١٢ ، ١٩٥ -
١٩٦ ، ٢٢٧ ، ٢٢٤
الفراعنة ٣١
فرجيل ٢٥٤
الفردوس المفقود ٦٣
الفرما : بلوزيوم ٢٢٧
فرموزة ٣٢٣
فرنجة : فرنسا ٢٢٧
فرنسا : فرنجة ، فرنسي ٢٢٧ ،
٢٧١ ، ٢٨٤

الفسطاط ١٨٩ ، ٢٢٨	فينيقيا ، فينيقي ٣٠ ، ٣٣ - ٣٤ ،
فلافيوس (أسرة) ٧٤	٣٦ - ٣٩ ، ٤١ ، ٤٣ ، ٥٨ ،
الفلجانات ١٢٠	٦٠ ، ١١٦ ، ١٢٧ - ١٢٨ ،
فلسطين ٥٨ ، ٦٠ ، ١٢٥ ،	١٣٢ - ١٣٣ ، ١٣٦ ، ١٤١ ،
١٤٢ ، ١٤٨ ، ١٦٦ ، ١٨١ ،	١٤٦ ، ١٥٢ ، ١٨٣ ، ٢٦٦ ،
فنصور : باروس ٢٩٨ ، ٣١٩	٢٧٥
الفهرست (كتاب) ٢٧٧	(ق)
الفوائد في أصول علم البحر	قارون : أولاي ٣٨ ، ٤٤
والقواعد (كتاب) ٢٨٣	قالوقية : كيليكيا ١٨٠
فوتيوس ٥٣	قاصو : قاطو : هانختشو ٢١٥
فورت فيكتوريا ١٢٧	قاطو : قانصو ٢١٥
فوزي (حسين) ٢١٩	قبرص ٣٨ ، ١٧٧ ، ١٨١
فو-كن ٣٢١	القبط ، القبطية (اللغة) ١٦٣ ،
فو-لن : تا-تسن ٤٨	١٨٠ ، ١٨٢ - ١٨٤ ، ١٨٦
فوينكس ١٨١ ، ١٨٥ ، ١٨٧	فخطان : يقطان ، قحطاني ١١٧ ،
فيرموس ٩٤	١٥٤

القرآن ، فرآي ١٠٥ ، ١٥١ .	قَنَّا ٦٨٠٣٦ . انظر كاني وكنيه
١٧٢ ، ٢٤٣ ، ٢٥٩ ، ٢٧٦	قَمَّه أَوْ قَمَّلُوا ٢٣١ - ٢٣٤ ، ٣٧٠
القرامطة ٢٢٦	وفدة ١٤٦
فرضانة ١٨٥	القوس (برج) ٢١٩
القرم (شبه جريد) ٥٩	القوط الشرقيون ١٨٦
فريس ١٠٥	فريس : المقوفس ١٨٠
القسطنطينية ٩٠ ، ١٧٤ ،	فيس : فيس : كس ٢٠٨ -
١٨٠ - ١٨١ ، ١٨٨٠	٢٠٩
الخصر ٣٣	(ك)
فطر ٢٠٨ ، ٥٢	ك- تان ٢٠٠
القطيف ٤٤ . انظر جريته .	كاريا ٤٠
دفت ٣١ ، ٥٧ ، ٦٦ ، ٧٥	الكاسيون ٣٨
القلزم : السويس ٨٦ ، ٩٥ ،	كانتون : خانغو : كوانج - تشو
١٠١ ، ١٨٨ - ١٨٩ ، ٢٠٩ ،	٨٨ ، ١٠٩ ، ١١٥ ، ١٩٠ ،
٢٢٧ ، ٢٢٩ ، ٢٣٤ ، ٢٣٦ ،	١٩٢ - ١٩٤ ، ٢٠٠ - ٢٠١ ،
٢٥٨ ، ٢٨٧ ، ٢٨٩	٢٠٣ ، ٢١٤ - ٢١٥ ، ٢١٩ ،

کَذَرَنْج : کِرْدَنْج ۳۲۲	۲۲۱، ۲۲۵ - ۲۲۶، ۲۳۲،
کرا ۲۱۳	۲۸۴ . انظر کتیجارا .
کرا انجانور ۷۱	الکانونی (الفرع) ۸۶
کَرْدَنْج : کَذَرَنْج ۳۲۲	کافی : کتیه : قنأ ۳۶، ۵۱،
الکِرْک : الکیرج ۲۱۰	۵۴، ۷۶، ۸۲ - ۸۳، ۸۸
کِرْکَلَا . مارکوس اورلیوس	کان - ینج ۴۸، ۵۰
أنطونینوس باسیانوس ۹۰	کیروس : آپروس ۱۴۲
کِرْمان ۵۰، ۵۲، ۶۳،	کتاب الحمیرین ۱۰۲ . انظر
۲۹۳	حمیر، حمیری .
کِرْیَنْدا ۴۰	الکتاب المقدس ۱۱۷، ۱۲۰ -
کسری أنو شروان ۱۰۴	۱۲۱
الکعبه ۱۰۶	کتیجارا ۸۸ . انظر کانتون
کلام : کله بار ۲۱۲	و کیان - تشی وهانوی .
کلاودیوس ۵۴، ۶۷، ۷۹	کتیسیفون ۹۸
کلاوز ۲۷۲	کجرات (جوجارات) : اُرْیاکی
کَلَّة ۲۱۳	۱۶۳

کتابت : گنباية ۳۱۷	کادانی ۴۷۰ ۴۳۰ ۴۰۰ ۳۸
الکنج ۸۸، ۸۴، ۷۷	کاکتا ۲۶۲۰ ۲۵۱۰ ۲۳۷
کندراج ۳۲۵	کله : کله بار ۲۱۳ - ۲۱۲،
کته : کانی : ونا ۵۱۰ ۳۶	۲۱۹ - ۲۲۰ ۲۲۲ ۲۲۶،
۸۲	۲۸۹ ۲۸۷
کواج - شو کاتون ۱۹۳، ۱۰۹	کله بار : کله : کلاه ۲۱۲ -
کواج - تونج ۲۱۵۰ ۱۰۹	۲۱۳ ۲۱۹ - ۲۲۰ ۲۸۷،
کوتشین ۱۶۳	۳۲۲ ۲۸۹
کوتشین - سندا ۲۱۴	کاهت ۵۲
کوروماندل ۲۵۷، ۲۵۰	کیلوه ۸۵
کوریا : السیلا ۲۱۶ ۲۱۵	کلیان : کلیانا : کینینا ۱۶۳۰ ۹۸
کوزماس ایندیکوبایوستیس	کلیانا : کلیان ۹۸
۱۰۱ - ۹۷ ۹۵، ۹۳، ۵۶	کلیما : کلیان ۱۶۳۰ ۹۸
کولار ۱۲۳	کلبای : گنباية ۳۱۷، ۴۹
کولم : کولم ملی ۲۰۸،	کلبایا گنباية ۳۱۷
۲۸۹، ۲۲۱ ۲۱۹	گنباية : کتابت : کلبایا :
کولم ملی : کولو ملی : کولم :	کلبای ۳۱۶ - ۳۱۷

الكيرج : الكرك ٢٠٩-٢١٠	كوبلون ١١٥، ٢٠٨، ٢١١ -
كيزيكوس ٦٦	٢١٢، ٢١٨ - ٢٢٠، ٢٨٧،
كيس : قيس ٢٠٨ - ٢٠٩	٢٨٩
كيش : فيس ٢٠٨ - ٢٠٩	كولبوس ٢٧٢
كيليسيا : قالوقية ١٨٠	كولميلي : كولميلي ٢٠٨
كينيا ٢٥٢	كولومب ٢٦٥، ٢٨٦
(ل)	الكوم الأحمر : نخن :
لا نيتي ١٢٠، ٩١-١٢١، ٢٧٢	هيرا كونبوليس ٢٩
لادرون ٢٧٤	كوم شقاو أو أشتموه : أفروديتو
لامو ٢٥٢	١٨٤
لبنان ٣٩، ٢٤٧	كونكان ١٦٣
لجبالوس : ليجبالوس ٢٢٢	الكويت ٢٢٨، ٢٩٠، ٢٢٨
لجش : تل اللوح ٢٧	كوبلون : كولميلي ١١٥، ٢٠٨
لسان العرب ٢٧٩ - ٢٨٠	كوبليمين : رهابتا ٨٤، ١٣٤
لكاديف : الفال أو الفالات	كيان-تشي ٨٨، انظر كتيجارا .
٢١١، ٢٤٦-٢٤٧، ٢٥٠، ٢١٥	كيدا ٢١٣

الهمونو ١٢٧ - ١٢٨	ماجن ٢٧ - ٢٩
لنج ٣٢٢	ماركو نوو ٢٤٠، ٢٤٦، ٢٥٣،
لنجبالوس : خببالوس :	٢٥٦، ٢٦٠، ٢٦٤، ٢٦٥، ٢٩١
لنكببالوس : لنكببالوس :	ماركوس أورليوس أنطونينوس:
أنجببالوس ٣٢٢	أنطون ٨٩
لنكببالوس أنجببالوس ٣٢٢	ماركوس أورليوس أنطونينوس
لومين ٢١٤	داسيانوس : كبر ٩٠
لى - تشن أولى - كن : البتراء ٤٩	مارى ٣٣
ليفربول ٢٠٥	مالابار : بلاد الفافل ٧٠، ٦٧،
لى - ركن أولى - تشن : البتراء ٤٩	٧٢، ٧٥، ٧٦، ٨٣، ٨٤،
ليكيا ١٨١، ١٨٥، ١٨٦	٩٨، ١٢٣، ١٦٣، ٢٠٨،
ليو السادس ٢٧٤	٢١١، ٢٢٠، ٢٣٧، ٢٥٠،
ليوكى كوى : الحوراء ٤٩،	٢٥١، ٢٥٧، ٢٦٠، ٢٦٥،
٧٨ - ٧٩، ٨١، ٨٦، ٩٥	مال - أمير ١٤٣
(م)	مالك بن سعد بن ضبيعة ٢١
ما جلان ٢٧٤	مالى ٩٨ انظر كوكه ملى.

مَدِين ١٤٧	المأمون ٢٧٦
المدينة ١٨١ ، ١٨٨ ، ٢٣٥	ماندفيل (السيرجون) ٢٥٥
مرا كش ٢٦٦	مانشستر ٢٠٥
مرابط ١٢٩	متحف جرينتش ٢٤٨ - ٢٤٩
مرقص (القديس) ١٨٩	المجسطي (كتاب) ٢٧٦
مروج الذهب ومعادن الجواهر	المجوس : الزرادشتيون ١٩١ ،
(كتاب) ٢٠٢ - ٢٠٣ ،	٢٢٤
٢٠٩ ، ٢١٢ - ٢١٣ ، ٢١٦ ،	محمد (عليه الصلاة والسلام)
٢٢٢ ، ٢٦٣ ، ٢٧١ ، ٢٨٦ ،	٣٥ ، ١٧٢ . انظر الرسول
٣١٥ - ٣١٧ ، ٣١٩ - ٣٢٠ ،	الكريم ، والنبي (محمد) .
٣٢٢ - ٣٢٣	الحمزة : خارا كس ٤٤ ، ٤٦
المؤزى ١٩٤ ، ٢٠٢ ، ٢١٧ ،	المحيط الهادي ٢٧٠ ، ٢٧٤
٢٨٩	نخا ٧٦ ، ٨٢ ، ١٣٤ ، ١٣٩ ،
الزامير (سفر) ١٢٠	١٥٧ . انظر موزا وموزع .
المزدنيون : الزرادشتيون ، المزدية	المدائن ٩٨
٩٠ ، ١٠٧	مدغشقر ١٢٣ ، ٢٣١ - ٢٣٢ ، ٣٧٠

مصر القديمة : با بليون ٨٦	الممالك والممالك (كتاب ٢٠٢)
نصر ١٩٦	مُنخَا : بورتوس نوبيليس
معاقر ٨٥ ، ١٣٤	٨٣ ، ١٤١ ، ١٦٥ . انظر
معاونة ١٧٧ - ١٧٨ ، ١٨٠ -	حورمقشي وطفار حصر موت .
١٨٢	المسعودي ١١٢ ، ٢٠٢ - ٢٠٣ ،
معجم البلدان ٢٠٩	٢٠٩ ، ٢١٣ - ٢١٤ ، ٢١٦ ،
معد ١٠٤	٢١٩ - ٢٢٠ ، ٢٢٢ - ٢٢٣ ،
المرتب (كتاب) ٢٧٩ - ٢٨٠	٢٣٢ - ٢٣٣ ، ٢٤٥ ، ٢٥٦ ،
معين ، معيني ٢٢ ، ٤٢ ، ٦٠ -	٢٦٣ - ٢٦٥ ، ٢٧١ ، ٢٨٦ ،
٦٥ ، ٦١	٣١٥ - ٣١٧ ، ٣١٩ ، ٣٢١ -
المغرب ١٩٦	٣٢٢
المغيرة بن أبي العاص الثقفي ١٧٦	مسقط ٥١ ، ٢٠٨ ، ٢١٩ -
المقبرة الملونة ٢٩	٢٢١ ، ٢٤٨ ، ٢٨٩
المقدسي ٢٠٢ - ٢٠٣ ، ٢٠٧ ،	مسيحي ٩٠ ، ٩٤ ، ١٠٢ ،
٢١٠ ، ٢٢٨ - ٢٢٩ ، ٢٧٩ -	١٧٣ ، ١٨٤ ، ١٩٢ ، ٢٣٤ .
٢٢٠ ، ٣١٦ ، ٢٨٩ ، ٢٨٧ ، ٢٨٠	انظر النصاري .

٢٢٦	المقدونية (الفتوحات) ٤٢
الماسكانيون ١٨٠	المقوس : فيرس ١٨٠
منندي ٢٢٧	مكة ١٠٥٠٣٥ - ١٠٦ - ١٨٨٠
الملك الأول (سفر) ٢٣ -	٢٣٥
١٢٦٠ ١٢٠ - ١١٧٠ ٣٥	مكران ١٤٢ ١٤٤٠ ٢٠٩٠
١٥٣٠ ١٤٨٠ ١٣٨٠ ١٣٦	٢٨٢
١٦٢ - ١٦٠٠ ١٥٨٠ ١٥٥	ملالاس (جون) ٩٦ ١٠٤٠
١٦٧ ٢٢٢	الملايو : شبه الجزيرة الذهبية
الملك الثاني (سفر) ٣٦	٨٨ ١٦٢٠ ١٩٢٠ ١٩٣٠
منج ١١٥	٢١٣ - ٢١٤ ٢٣١ ٢٦٥٠
المنند : المنيد ٢١٠	٣١٩ . انظر خروسي .
المنصور ١٩٥ ١٩٧٠ ٢١٠	ملتون ٦٣
المنصورة ١٩٤ ٢٠٩٠	مأخا ٢٧ - ٢٨ ٣٦٩
منف ٤١	مدايف : الذيب ٢١١ ٢٤٦ -
منويل ١٨٠	٢٤٧ ٢٥٠ ٣١٥٠
مهران : السند ٢٠٩	ملكنا ٢١٣ ٢٢٠ - ٢٢١

١٨٥ ميلادي	مهرة • مهري ٦٧ • ١٥١ • ٢١٨
٥٨ ميائيتوس	موريا ٦٤
١٧٧ ميور	موزا ٧٦ • ٨١ - ٨٣ • ٨٥
• ميوس • ميور • موس • أوشور	٨٨ • ١٣٤ • ١٣٩ • انظر • مخا
٧٩ • ٧٥ القلي	وموزع •
(ن)	موزع ٨٢ • انظر موزا ومخا •
٢٩ - ٢٨ نابولصر	مورمبيق ٢٣١ • ٢٥٤ • ٢٦٦
٨٠ نابولي	موزريس ٧١ • ٧٥ - ٧٦ •
ناصر خسرو ٢٤٦	٨٣ • انظر ميزور
النط ٤٩ • ٥٨ • ٧٨ - ٧٩ •	الموصل ١٩٦
٨٦ • ٨١	موفاز ١٦٢
نبوخذ نصر الثاني ٤٠	الميد : الميد : النند ٢٠٩ - ٢١٠
النبي (محمد) ١٧٧ • انظر محمد	الميد : الميد ٢٠٩
(عليه الصلاة والسلام) •	ميدبا : الجبال ١٩٦
والرسول الكريم •	ميزور ٧٦ • ١٢٣ • انظر موزريس •
نجد ١٤٧	مبشا ١٣٩ • ١٦٢ • ١٦٥

نيارحوس ٤٢، ٤٥، ٦٩، ٧٣	نجم حمادی ٢٩
نياس : النيان ٣٢٣	النخف ١١٢
النيان : نياس ٣٢٣	نخن : الكوم الأحمر ٢٩
نيخاو ٣٧، ٤١	نزام - سين ١٤٣
نيرون ٥٤، ٧٥	نربدا ٥٢
نيكوبار ٢١٢، ٢٨٧، ٢٨٩	نرسی ٩١
النيل ٢٢، ٢٤، ٣٣، ٣٦	نسطوری ٩٧
٤٠ - ٤١، ٥٧، ٦٤، ٧٥	النصارى ٩٦، ١٨٠، ٢٢٤
٨٦، ١٠٠، ٢٢٤، ٢٦٨ -	النضر بن ميمون البصري ٢٠٠
٢٦٩	نلکیندا ٣١١
نينوى ٣٨، ٣٩	ننوسوس ١٠٤
(٥)	نهر عيسى ١٩٦
هادريان ٨٦ - ٨٧	النوبة ١٨٩
هان ٤٧ - ٤٨، ٨٨، ١١٤	نوح ١٠٧
١٩٢	النویری (محمد بن قاسم بن
هانجتشو : قانصو ٢١٥	الإسکندری) ٢٥٥

٥٩٠٤١	هانوى ٢١٤٠٨٨. انظر كتيبارا.
هبرونيموس ١٦٢	هاينان ١٩٢ ٠ ٢١٥ ٠ ٢٢٢
(و)	هبالوس ٦٦ - ٧٠ ٠ ٧٢ - ٧٤
وادی الحمامات ٢٣٠٢٩	هَجَر ٢١
وادی الطميلات ٤٠ - ٤١	الهراس : بيرينيكى ٥٧
وادی العمود ٥٨	هَرْت ٢٢٣
واسط ١٩٥ ٠ ٢٣٤	هرقل ١٨٠
واقواق أو وقواق أو واق واق	هرمز ٥٠ ٠ ٢٠٩ ٠ ٢٥٦ ٠ ٢٦٠
٢٣١ - ٢٣٢ ٠ ٢٣٤ . انظر	هرون الرشيد ٢٣٥
وؤ - كوك .	هلينستى ٤٢ ٠ ٥٣ ٠ ٥٥
الوندال ١٧٢	٥٧ ٠ ٦٢ ٠ ٢٦٦
وهرز ١٠٤	الهمدانى ٤٣
وؤ - كوك : اليابان ٢٣٢ .	الهند الصينية ٢١٤ ٠ ٢٦٩
انظر واقواق .	هوانج تشاو ٢٢٥ - ٢٢٦
(ى)	هيرا كونبوليس : الكوم الأحمر ٢٩
اليابان : وؤ - كوك ٢١٦ ٠ ٢٢٢	هيرودوت ٣٦ - ٣٧ ٠ ٤٠ -
(٢٧)	

٢٣١ ، ٢٣٤ ، ٢٤٥ ، ٢٥٩ ،	يافت ١١٧
٢٦٣ ، ٣٠٩	ياقوت ٢٠٩ ، ٢١٢
اليهود ، يهودى ٩٩ ، ١١٧ ،	اليهمقوبى ١٩٥ ، ٢٠٢
١٢١ ، ١٢٦ ، ١٢٩ ، ١٤١ ،	يقطان : قحطان ١١٧ ، ١٢٠
١٤٥ - ١٤٦ ، ١٤٨ ، ١٥٩ ،	١٢٩ ، ١٣٦ ، ١٣٩ ، ١٥٤ ، ١٦٢
٢٢٤ ، ٢٢٦ - ٢٢٧ ، ٣٠٩ .	يَم سُوف : البحر الأحمر ٣٠٩ .
انظر عبرى .	انظر بحر سوف
يهوذا ٣٥ ، ١١٦ ، ١١٨	يَم مِصْر ايم : البحر الأحمر ٣٠٩
يهوشافاط ٣٥ ، ١١٨ - ١١٩	اليامة ١٩٥
يوارجتيس الثانى : بطايموس	اليمن : بلاد العرب السعيدة ،
السابع ٦٦	يمى ٢٤ ، ٣٥ ، ٤٧ ، ٤٩ ،
يوباب ١١٧	٦٣ ، ٧٨ ، ٨١ ، ٨٥ ، ٩٤ ،
يودوكوس ٦٦ - ٦٧ ، ٧٢	٩٦ ، ٩٨ ، ١٠١ - ١٠٢ ، ١٠٤ ،
يوسيفوس فلافيوس ١٢١	١٢٣ - ١٢٤ ، ١٣٩ ، ١٤٦ -
يولايوس : أولاي ٣٨ ، ٤٤	١٤٧ ، ١٤٩ - ١٥٠ ، ١٥٥ ،
يوليوس - كلاوديوس (أسرة) ٧٤	١٧٩ ، ٢٢١ ، ٢٢٤ ، ٢٣٠ -

(ثانيا) اللغة

نفاة ٢٤٢	آو ١٢٥
بانج : بانك ١٩٨	آفر ١٥١
بانك : بانج ١٩٨	إنها ١٢٢ ، ١٢٥
بنات نمش : الحاء ٢٧٨	أردمون : *art ^h monā : art ^h mōn
بندر ١٩٨	٢٦٦ - ٢٦٧
نوم ٢٤٢	استيام : اشتيام ٢٨٠
تحت الريح ٢٨٢ - ٢٨٣	اشتياه : استيام ٢٧٩ - ٢٨٠
نسم ١٦٥	أغفر ١٥١
نكسيم ١٢٢ ، ١٣٦ ، ١٦٤ - ١٦٥	الجميم ١٦٢ . انظر المَجِّيم .
توجي ١٢٢	المَجِّيم : elanmaku ١٢٢ ،
الحاء : كاه . بنات نمش	١٦١ - ١٦٢ ، ١٦٤ . انظر
٢٧٧ - ٢٧٨	الجميم .
حلبة ٢٤٣	أنجر : أنكر ٢٦٢ . انظر
حماز ٢٤٢	. angkura
جهازى ٢٤٢	بانانى ١١٠ ، ٢٩٣
	بدن ٢٤٢

زاروق ٢٤٢	خانه : خَنَ ٢٧٧
زورق ٢٤٣	خَنَ : خانه ١٩٩ ، ٢٧٧
ساج : ساك ٢٤٤	داو : ذَوَ ٢٤٣
ساك : ساج ٢٤٤	دُرْمُونَة ١٨٣
سُبْهَانُو ٦٥	دُسُر ٢٥٩ - ٢٦٠
سربار : السَّلبار ٢٧٧	دَفْتَر ١٩٨
سفينة ٢٤٣	دِقْل أو دَقْل ٢٦٣ - ٢٦٤
سُكَّان ٢٦١	دُولی ٢٦٣ - ٢٦٤
سُكَّيْم ١٣٧	دُونی : دونيج ١٩٨
السَّلبار : سربار ٢٧٧	دونيج : دُونی ١٩٨ ، ٢٤٣
سَنبُوق ١٩٩ ، ٢٤٢	دَبْدَب : دَبْدَبَان ١٩٨
السَّهِيل ٢٧٧	دَبْدَبَان : ديدب ١٩٨
سَمِيخِي ١٢٢	ذَوَ : داو ٢٤٣
سَنَمَجِيْم ١٢٢	رائس ٣٠٤
صارٍ أو صارية ٦-٣٤٢٢٦	راهنامه : رَهْمَانی ١٩٩
فَلْجُم ١٢٢	رَهْمَانی : راهنامه ١٩٩

٢٦٢ أنجر : أنكر	١٢٢ قَلْجُو
٥١ مُدَرَّعَات أو مُدَرَّعَات	٢٤٣ فُلْكَ
٢٤٣ مركب	٢٨٢ - ٢٨٢ فوق الريح
٢٧١ mezzaan : مطين	٢٤٣ قارب
٥١ مَعْبَر	٢٦٤ keraia : قَرِيَّة
الناخذاة أو الناخذاة : ناوْخُدا	٢٤٢ قَنْجَة
١٩٩	١٦٥٠ ١٤٩٠ ١٢٥٠ ١٢٢ قوفيم
٢٤٦ نارجيل	١٦٥ قيف
١٩٩ ناوْخُدا : الناخذاة أو الناخذاة	٢٧٧ گاه : الجاه
٢٦٨ نَجَر	١٢٥٠ ١٢٢ كَي
١٤٧ نَحَالِم	١٦٦ كَتَا

(ثالثاً) فهرس إفرنجي

يحتوى على أعلام ومفردات لغوية

elammaku : المُلْكُ 162	Adane عدن 94
qenomenēs 85	angkura 262. See أنجُر .
Golden Chersonese (Aurea Chersonesus) : شبه الجزيرة الذهبية : 38. 162 See Chersonese.	apyron 166
Homeritae : حمير 81	Arabia (Roman province) : بلاد العرب 86
Kaisar 79-80	Arabia Eudaemon : عدن 63. 68. 82. 88. 94. 156
keraia : قَرِيَّة 264	Arabias emporion : عدن 88
mabarata 51. See mabarata and مَعْبَر .	artemôn : أرْدَمُون 267
Madarata : مدرعات 51	'artemônā : أرْدَمُون 267
See mabarata	Aurea Chersonesus (Golden Chersonese) : شبه الجزيرة الذهبية : 162
mât tâmtim: أرض البحر 37	Chersonese 38. See Golden Chersonese.
mediana 272	colandia 84
meson 274	

sangata 84

skenagoga 79

Tauri 59

تايي في الأرامية
tayyaye 200

teka 244

أبولوجوس : الأنية :
Ubulum

أبيرك 40

mezzana misaine mizzen

مظاين 271-273

mizzen . mezzana 271

misaine : mezzana 271

Nesoi Eudaemones

سوقطرة : (الجزر السعيدة) 62

213 (مضيق) ملكا : Salakt